Série A N° 116

UNIVERSITÉ DE STRASBOURG

FACULTÉ DE DROIT ET DES SCIENCES POLITIQUES

LE MARCHÉ
ET LES
PRIX DU CHARBON
A STRASBOURG
ET DANS L'HINTERLAND DE SON PORT

Thèse pour le Doctorat d'État
(Sciences politiques et économiques)

Présentée et soutenue

PAR

Albert FREYSZ

JURY DE LA THÈSE :

Président : M. LAUFENBURGER, *professeur*
Suffrageants : MM. BEAUCOURT, *professeur*
PIETTRE, *agrégé*

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE D'IMPRIMERIE
5, Avenue du Général Sarrail, 5
BELFORT

1939

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41548006_0040

Série A N° 116

UNIVERSITÉ DE STRASBOURG

FACULTÉ DE DROIT ET DES SCIENCES POLITIQUES

LE MARCHÉ

ET LES

PRIX DU CHARBON

A STRASBOURG

ET DANS L'HINTERLAND DE SON PORT

Thèse pour le Doctorat d'État

(Sciences politiques et économiques)

Présentée et soutenue

PAR

Albert FREYSZ

JURY DE LA THÈSE :

Président : M. LAUFENBURGER, *professeur*
Suffrageants : MM. BEAUCOURT, *professeur*
PIETTRE, *agrégé*

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE D'IMPRIMERIE
5, Avenue du Général Sarrail, 5
BELFORT

1939

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

La Faculté n'entend donner aucune approbation ou improbation aux opinions émises dans les thèses. Ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

Le Marché

et les

Prix du Charbon

à Strasbourg

et dans l'Hinterland de son Port

A MES PARENTS

INTRODUCTION

L'extraction charbonnière est, on le sait, une des pierres d'angle de la vie économique moderne. En effet, le début du grand développement de l'industrie houillère coïncide avec l'apparition des chemins de fer et de la production au coke de la fonte métallurgique. Agent d'énergie, agent chimique, le charbon va intervenir d'une façon croissante dans l'économie nationale. Il ne cessera d'être la source prédominante de la force animatrice et servante de l'industrie moderne. Aussi, des nations particulièrement dotées de ce précieux combustible, comme par exemple l'Angleterre, doivent-elles une grande partie de leur rayonnement, tant industriel que commercial et voire même politique, au charbon.

Einstein conseille d'ailleurs de « penser en charbon », et il ajoute que « la sagesse et la science en politique doivent provenir du charbon » (1). On peut être choqué par des métaphores aussi prétentieuses, mais on ne saurait négliger le fait que celui qu'on considère généralement, à tort ou à raison, comme le plus grand penseur contemporain, prête au charbon un rôle économique aussi important.

Il s'agit donc, pour chaque pays, de produire autant que possible le montant de sa consommation charbonnière et de veiller à ce que le charbon arrive au consommateur dans les meilleures conditions de prix. De cette façon se posent les problèmes de la production, de l'organisation de la distribution et des prix du charbon.

En France, la production charbonnière, malgré un essort considérable, est toujours restée en retard sur le développement

---

(1) Cité par M. Maurice Beaumont, dans son ouvrage sur « la grosse industrie allemande et le charbon. » Paris 1928.

de la consommation. En général, la production peut atteindre deux tiers de la consommation totale du pays, mais sous l'influence de facteurs divers ce pourcentage a été beaucoup plus bas en des années exceptionnelles, comme 1931, première année d'une grave crise économique, et 1937, année de sousproduction française généralisée à la suite de l'introduction brutale de la semaine de 40 heures.

La France offre donc la caractéristique spéciale d'être à la fois gros producteur, exportateur insignifiant et gros importateur de charbon. En fait, elle est le principal marché d'importation de charbon de l'Europe ; le tonnage des importations a été de 36 millions de tonnes en 1930, 22 millions en 1935 et 30,8 millions en 1937. Pour la livraison de cette énorme quantité de combustibles, une âpre concurrence oppose les pays producteurs, si bien qu'il en résulte souvent des inconvénients sérieux, au point de vue des prix, pour la production nationale, et cela particulièrement en période de crise économique.

Abstration faite de l'intérêt direct de l'industrie houillère française et des nombreuses branches d'activité qui en dépendent, la question charbonnière pose en France un grave problème financier d'équilibre de la balance commerciale du pays. En effet, les importations de charbon représentent en moyenne la moitié des tonnages et le dixième de la valeur de la totalité des importations françaises. C'est ainsi qu'en 1936 ces dernières ont atteint 47,95 millions de tonnes et 24 milliards de francs ; les combustibles y ont une part de 22,22 millions de tonnes et 2,2 milliards de francs.

Une étude d'ensemble complète de la question charbonnière française est un terrain redoutable sur lequel nous nous garderons bien d'empiéter. A notre connaissance, d'ailleurs, deux ouvrages (2) seulement ont paru sur la question sans arriver toutefois, malgré leur mérite incontestable, à épuiser le sujet et à exposer tous les intérêts et toutes les thèses en présence.

---

(2) Ces deux ouvrages sont : la thèse de M. Jean Robert Laffite-Laplace « L'Economie charbonnière de la France » (Paris 1933) et le « Rapport d'enquête sur le marché charbonnier » fait en application de la loi du 18 août 1936.

Si, au lieu d'envisager la question charbonnière du point de vue national, on la considère du point de vue régional, on constate que le problème change d'aspect. En effet, il y a dans chaque économie régionale des besoins primordiaux qui, s'ils ne correspondent pas toujours entièrement avec la conception théorique qu'on peut se faire de l'intérêt national, n'en doivent pas moins d'être pris en considération, afin que la communauté nationale soit un corps sain composé de membres prospères. Il s'agit donc, en somme, d'avoir de la politique économique une conception objective qui doit tempérer, dans une juste mesure, les grands principes généraux et les affirmations dogmatiques par une adaptation souple aux besoins économiques réels et à la situation particulière de chaque économie régionale.

D'ailleurs, en considérant le marché charbonnier français, non pas seulement du point de vue de la production, mais aussi du point de vue de l'organisation de la distribution, on est frappé par le manque d'unité qui y règne. On ne saurait, en effet, parler des caractères du marché français d'une manière générale, car il s'y manifeste deux faits économiquement irréductibles l'un à l'autre ; dans les régions de l'Ouest et de l'Est, de puissantes associations ont organisé le marché sous leurs auspices, tandis que dans les autres régions un individualisme farouche continue à subsister. Les conclusions auxquelles conduit l'examen des régions de l'Ouest et de l'Est sont donc toutes différentes de celles auxquelles on arrive par l'examen de ce qui se passe dans le reste de la France.

Nous avons donc choisi comme sujet de cette modeste étude le marché charbonnier de l'Est, à cause de son originalité incontestable au point de vue de l'organisation du marché et à cause de l'intérêt primordial que représente pour Strasbourg et sa région l'importation charbonnière par le grand port rhénan.

Nous nous excusons de n'avoir pas pu présenter une œuvre plus complète et surtout de ce qu'on pourrait quelquefois relever certaines disparités entre les différents chiffres cités, mais l'inadaptation des statistiques officielles à ce genre d'étude, nous a forcé à rechercher de la documentation statistique à des sources diverses. Il est donc inévitable, vu les modes variés d'établissement de ces statistiques, que des défauts de concordance, sou-

vent considérables, se produisent. Aussi pensons-nous que les chiffres cités doivent plutôt servir à dégager un ordre de grandeur qu'une vérité mathématique.

Pour l'étude du marché charbonnier de l'Est, nous nous placerons successivement à trois points de vue qui nous paraissent inclure tous les autres, à savoir : les grands courants charbonniers dans l'Est de la France, l'organisation commerciale du marché et les prix du charbon à Strasbourg et dans l'hinterland de son port.

PREMIÈRE PARTIE

Les grands courants charbonniers dans l'Est de la France

Pour pouvoir étudier en connaissance de cause l'organisation commerciale du marché d'un produit ainsi que la formation de son prix de vente au consommateur, il faut tout d'abord connaître l'étendue territoriale exacte et la capacité de consommation globale du marché en question. Ces éléments étant dégagés, il convient de comparer l'importance globale de chaque source d'approvisionnement pour tout le marché considéré, ainsi que les caractéristiques générales de ce dernier. C'est ensuite seulement qu'on pourra se livrer à une comparaison plus approfondie des conditions spéciales de chacun des concurrents en présence. et se rendre compte de leur zone de prédominance respective et des points de friction qui peuvent exister entre eux.

C'est pour ces motifs que nous divisons cette partie en trois chapitres :

I. — L'étendue et les caractéristiques générales de l'hinterland du port charbonnier de Strasbourg (ou région charbonnière de l'Est).

II. — Les différentes sources de l'approvisionnement charbonnier de cette région.

III. — La redistribution depuis les centres de production et d'importation.

CHAPITRE PREMIER

L'hinterland du port charbonnier de Strasbourg et ses besoins en combustibles

Avant de pouvoir aborder utilement l'examen de ces divers courants charbonniers, il est indispensable de définir tout d'abord l'étendue de la région à laquelle ils s'appliquent, pour pouvoir faire abstraction de tous les tonnages de la production française et de l'importation qui ne lui sont pas destinés. Ce sera le but du présent chapitre de fixer un cadre pour les courants charbonniers envisagés.

Bien que la France soit un pays très centralisé, les nécessités économiques y ont créé un certain régionalisme. On l'a si bien reconnu que le territoire national a été divisé en régions économiques qui d'ailleurs, soit dit en passant, ne correspondent pas toujours aux réalités. Il semble qu'en général on n'a pas eu des vues assez larges ; mais il faut reconnaître qu'on était en présence d'une tâche assez ingrate, vu que, pour chaque produit, le marché régional est d'une étendue différente, pour des raisons diverses qu'il serait trop long d'énumérer ici.

En ce qui concerne le charbon, il est indubitable qu'il existe en France plusieurs marchés régionaux bien distincts dont chacun est caractérisé par la prédominance d'un ou plusieurs producteurs ou importateurs déterminés. C'est ainsi que l'Ouest de la France constitue ce qu'on appelle la « zone anglaise » où les charbonnages français ont beaucoup de difficultés à vendre leurs produits, malgré les faveurs de toutes sortes qui leur sont concédées à cet effet par les chemins de fer français. La France entière peut ainsi se diviser en 9 à 10 régions charbonnières bien distinctes. L'Est de la France en forme l'une d'elles. Nous verrons ultérieurement qu'il se différencie considérablement des autres marchés régionaux français, mais il est in-

dispensable de connaître d'abord, d'une façon sommaire, ses limites approximatives et sa consommation totale en combustibles, respectivement ses possibilités de consommation.

SECTION I

Délimitation géographique du marché de l'Est

A priori toute délimitation précise d'un marché est chose aléatoire, car on ne se trouve pas en présence de règles administratives, mais de la réalité économique variable et mouvante. Un changement dans les besoins des acheteurs, une modification des tarifs de transport ou une réglementation douanière peuvent très rapidement bouleverser la physionomie commerciale et l'étendue d'un marché.

Dans la région de l'Est, tous ces facteurs jouent évidemment aussi, mais beaucoup plus pour les régions limitrophes que pour le noyau de la région qui reste fixe malgré toutes les variations de ceux-ci.

La caractéristique principale de la région de l'Est est la présence simultanée, dans un espace relativement restreint d'un gros producteur français, les mines de la Moselle, et d'un grand importateur, le port de Strasbourg. Il semble d'ailleurs qu'il faut prendre comme critère de la délimitation de la région charbonnière de l'Est, cette présence simultanée, sur le marché, de ces deux éléments, la zone d'écoulement des charbons d'importation strasbourgeoise étant, en dernière analyse, le plus important.

L'hinterland d'un port d'importation charbonnière est la région continentale normalement desservie par ce port. L'étendue de cet arrière pays dépendra de nombreux facteurs. Joueront principalement :

1°) *la situation géographique du port charbonnier ;* celle-ci sera d'autant plus favorable que les bassins de la production houillère nationale et les autres ports d'importation charbonnière seront plus éloignés. En ce qui concerne la concurrence des bassins houillers, on peut dire que ces derniers sont loin de

pouvoir suffire, aussi bien en qualité qu'en quantité, à la région formant l'hinterland du port charbonnier de Strasbourg. En ce qui concerne les autres ports charbonniers, on n'a pas à les craindre à Strasbourg.

2°) *La question des prix* est plus essentielle encore pour la délimitation de la zone d'écoulement. Le prix du charbon d'importation rendu à un point quelconque est, en principe, la résultante de quatre éléments : le prix fob c'est-à-dire livré sur bateau au port d'exportation, le frêt entre le port d'exportation et celui d'importation, le coût du transport du port d'importation au lieu de destination et le bénéfice de l'importateur.

Ces éléments varient évidemment suivant les époques, mais malgré cela on peut dire qu'en général l'hinterland du port charbonnier de Strasbourg s'est révélé comme très stable et constitue aujourd'hui une région économique à limites assez nettes.

La zone des débouchés du port charbonnier de Strasbourg, dans son orientation actuelle, date de l'après-guerre. En effet, il est indispensable de rappeler qu'en devenant port français, Strasbourg a perdu au profit des autres ports rhénans la quasi totalité de son trafic dans l'hinterland allemand, où, avant la guerre déjà, on avait suscité aux firmes strasbourgeoises une concurrence effrénée par les moyens les plus divers.

Par contre, Strasbourg a vu s'ouvrir devant lui, depuis l'armistice, une nouvelle portion d'hinterland, jusque-là complètement fermée, à savoir toute une vaste région de l'Est de la France et même, d'après certains, du Sud-Est. Pendant la « période de création » du port français de Strasbourg, on a beaucoup écrit et surtout parlé, dans les discours officiels, au sujet de l'étendue de l'arrière pays du port de Strasbourg. Il semble qu'en général on a quelque peu exagéré ses possibilités d'extension, c'est-à-dire le nombre de départements présentant un débouché fixe et important et non pas seulement des marchés occasionnels de faible tonnage.

C'est ainsi que dans un rapport paru en juin 1921 et concernant le développement et l'agrandissement du port de Strasbourg, un adjoint au Maire de la Ville de Strasbourg, s'exprimait de la façon suivante :

« Parmi les régions bien situées pour être desservies par le port on devra compter, outre les trois départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, les départements suivants : Vosges, Meurthe-et-Moselle, Meuse, Haute-Marne, Haute-Saône, Côte d'Or, Saône-et-Loire, Jura, Ain, Rhône, Loire, Haute-Savoie, Savoie, Isère et au moins certaines parties des départements de la Haute-Loire, de l'Ardèche et de la Drôme. Ces départements, situés à l'Est et au Sud-Est de notre pays, représentent dans leur totalité le nouvel hinterland du port de Strasbourg. »

Et ledit adjoint d'ajouter que ces considérations ne sont pas théoriques, puisque les chantiers charbonniers du port ont été en grande partie loués à des négociants de l'Est et du Sud-Est, en sorte que de grandes entreprises de la région de Lyon et de Grenoble sont sérieusement intéressées au développement du port charbonnier de Strasbourg.

M. Lamoureux, dans un rapport parlementaire relatif à la constitution du port autonome, s'exprimait d'une façon analogue et n'hésitait pas à déclarer que « 18 départements français deviendraient tributaires du port de Strasbourg pour leur approvisionnement en charbon. »

Le tarif de l'Office des Houillères Sinistrées, de son côté, prévoyait, pour la vente des charbons indemnitaires importés par le port de Strasbourg, trois zones totalisant en tout 29 départements.

Effectivement, et à titre tout à fait accidentel, les charbons indemnitaires importés à Strasbourg ont pu se vendre en grandes quantités dans ce rayon, et même au-delà, pendant les grèves anglaises ou la baisse du franc en 1925 et 1926. Mais pendant les périodes normales, la zone d'écoulement régulier des charbons d'importation strasbourgeoise s'est limitée aux départements de l'Est, ce qui est déjà un résultat considérable, surtout si l'on sait que, commercialement, les firmes strasbourgeoises ont réussi à contrôler la distribution dans la majeure partie de cette région. Il faut dire d'ailleurs qu'avant la commercialisation des livraisons rhénanes de charbons indemnitaires allemands par la Convention d'Essen (à l'occasion de la mise en vigueur du Plan Young), l'importation strasbourgeoise, constituée à l'époque presque uniquement par les charbons de la Ruhr, était faite en majeure partie par l'Etat sous forme de prestations en nature. On

a donc, à juste titre, pu reprocher à l'hinterland de Strasbourg son caractère artificiel, c'est-à-dire de ne pas être délimité par les conditions d'une concurrence commerciale normale.

Depuis la fin du régime des Réparations la zone d'écoulement normale des charbons strasbourgeois s'est localisée à la région de l'Est, si bien qu'on a pu l'appeler « région charbonnière de l'Est ». Celle-ci forme une véritable entité économique. En effet, tous les essais d'organisation ou de réglementation du marché charbonnier français ont tenu compte de son existence. On peut citer à ce sujet plusieurs exemples caractéristiques :

Quand il s'est agi pour les négociants en charbons de gros et de détail de se grouper corporativement en vue de défendre leurs intérêts professionnels et d'organiser le marché régional, le groupement a eu pour cadre les 10 départements de l'Est avec siège à Strasbourg, ce qui est suffisamment significatif pour l'importance de cette ville sur le marché charbonnier.

En mars 1935, quand, à la suite de la pénurie de charbon occasionnée par la sousproduction dans les houillères nationales, le gouvernement se décida à accorder un contingent supplémentaire d'importation de 100.000 tonnes par mois, on en alloua à la Chambre de Commerce de Strasbourg une part de 15.000 tonnes à répartir entre 11 départements de l'hinterland du port de Strasbourg qu'on qualifiait officiellement de « *Région Charbonnière de l'Est* ».

En 1931 et 1932, les charbonnages français, s'étant, par les accords « intermines », partagé le territoire en zones de vente où la concurrence serait limitée, la zone B, concédée à la Moselle, groupa 8 départements de l'Est.

Enfin, il convient d'ajouter que Strasbourg, en tant que centre de 12 départements de l'Est, joue un rôle déterminant pour la vente des charbons de la Ruhr et de la Sarre.

Bien que dans tous ces exemples le nombre des départements groupés présente certaines variantes, on peut dire avec certitude que l'hinterland fixe du port de Strasbourg (c'est-à-dire abstraction faite des débouchés occasionnels et de minime importance) se compose de 10 départements qui sont : Bas-Rhin, Haut-Rhin, Moselle, Meurthe-et-Moselle, Vosges, Meuse, Haute-Marne, Doubs, Haute-Saône et Territoire de Belfort.

SECTION II

Aperçu sommaire des besoins charbonniers de la région de l'Est

Les débouchés offerts par l'hinterland d'un port charbonnier, autrement dit la capacité d'absorption de cet arrière-pays, ne sont pas seulement fonction de son étendue, mais avant tout de ses besoins en combustibles et surtout en combustibles d'importation, ce dernier point dépendant d'habitude des prix, ainsi que de la possibilité de ravitaillement charbonnier suffisant ou non par la production nationale.

La région de l'Est constitue un très gros consommateur de combustibles. En effet, elle possède des industries aussi nombreuses et diverses que puissantes. De plus, son climat assez continental, joint à une population nombreuse, en fait un important consommateur de charbons domestiques.

La région de l'Est comprend plusieurs centres industriels. A Strasbourg même et dans ses environs on ne trouve, à de rares exceptions près, guère que de nombreuses moyennes et petites industries. Le Haut-Rhin compte d'importantes industries textiles localisées en partie dans les vallées des Vosges, mais principalement dans la cité industrielle de Mulhouse. Il est vrai que depuis 1931, cette branche d'industrie subit une crise sans précédent, de sorte qu'elle compte beaucoup moins qu'autrefois comme consommatrice de charbons. La région de Belfort et le Doubs comprennent d'importantes usines de construction métallurgique. Les Vosges sont également très industrialisées.

Mais l'industrie de loin la plus importante de la région est sans conteste la métallurgie lorraine localisée dans la contrée de Metz-Thionville et dans celle de Nancy. Ces dernières qui possèdent les mines de fer les plus importantes d'Europe, transforment en partie ce minerai dans les hauts fourneaux de la région, de telle sorte que les deux départements de Moselle et de Meurthe-et-Moselle consommaient, de 1927 à 1931, annuellement une moyenne de 8 millions de tonnes de coke sur 12 millions dans l'ensemble de la France et en 1935 5 millions sur 8 millions 1/2 de tonnes.

Mais ces approvisoinnements de la sidérurgie lorraine ne passent pas par le commerce charbonnier. En effet, les entreprises métallurgiques traitent directement avec les charbonnages français et étrangers. Très souvent leurs fournisseurs en houilles et en cokes sont en liaison financière étroite avec elles. Le coke qui n'est pas importé est fabriqué sur place dans les cokeries qui leur appartiennent. Nous ferons donc abstraction, dans notre étude, des cokes métallurgiques qui forment un marché à part. Les seuls cokes dont nous aurons à nous occuper sont ceux employés à d'autres usages industriels et surtout ceux destinés à la consommation domestique dans les installations de chauffage central.

Il convient également de faire une place à part à la consommation charbonnière des grands réseaux de chemins de fer. En effet, ces approvisionnements ne passent d'habitude pas par le marché charbonnier, les réseaux traitant directement avec les mines à des prix spéciaux et se comportant la plupart du temps, pour les charbons étrangers, en importateurs indépendants. La création de la Société Nationale des Chemins de Fer Français n'a fait que renforcer cette tendance.

Il y aurait également un mot à dire dans le même sens en ce qui concerne les grands producteurs d'électricité, mais il faudrait à ce sujet se garder de faire des affirmations trop catégoriques.

Quant aux charbons domestiques, la région de l'Est présente également de gros débouchés, étant donné qu'elle comprend quelques villes importantes. Les 10 départements de l'Est totalisent un peu plus de 4 millions d'habitants. Il n'est donc pas exagéré d'évaluer, faute de statistiques officielles, leur consommation de charbon domestique à une moyenne annuelle de 1.200.000 tonnes.

Après avoir fait entrevoir les possibilités de consommation, il est indispensable de donner une idée approximative de la consommation charbonnière effective de la région de l'Est pendant les 10 dernières années. La statistique de l'industrie minérale et des appareils à vapeur nous fournit depuis peu des renseignements à ce sujet, mais cette statistique paraît avec un retard considérable.

Pendant les années 1927 à 1931, la moyenne de la consommation annuelle de houilles et agglomérés des 10 départements de l'Est se chiffrait à 5.189.000 tonnes, en 1934 à 4.893.000 tonnes et en 1935 à 4.695.000 tonnes (1). Cette diminution de la consommation est à imputer aux conséquences de la crise économique. En 1936 on a atteint le chiffre de 4.630.000 tonnes. Il serait intéressant de connaître le tonnage de l'année 1937; malheureusement, les chiffres officiels n'ont pas encore été publiés. Tout ce qu'on peut dire, c'est que la consommation a de nouveau augmenté, car la hausse importante, pendant cette année, de la consommation apparente de charbon provient presque exclusivement du fait de la métallurgie et de la reconstitution des stocks.

Après cet aperçu sommaire du cadre où ils se produisent, il nous reste à analyser les grands courants charbonniers eux-mêmes.

---

(1) Ces chiffres ne comprennent pas les cokes et les fines à coke métallurgiques ainsi que de la consommation des chemins de fer.

CHAPITRE DEUXIÈME

Les différentes sources de l'approvisionnement charbonnier

Les besoins en combustibles de l'Est de la France sont couverts en partie par les charbons français, en partie par les charbons importés. Les charbons français sont fournis principalement par les mines de la Moselle et par celles du Nord et du Pas-de-Calais.

Pour l'importation, la région de l'Est occupe une situation privilégiée, étant à proximité relative de tous les grands bassins charbonniers de l'Europe Occidentale. L'importation se fait par deux voies : ou bien par la frontière du Nord-Est, c'est l'importation terrestre, ou bien par le Rhin et le port de Strasbourg ; dans ce dernier cas, elle a un caractère tout différent qui se rapproche beaucoup de celui des arrivages maritimes.

SECTION I

Les charbons français

Dans l'approvisionnement du marché charbonnier de l'Est, les charbons français tiennent une place importante, mais non prédominante. C'est ainsi qu'ils représentaient en moyenne 47 % de la consommation totale des 10 départements pendant les années 1927 à 1931 (1). Le contingentement des charbons étrangers a fait monter ce taux à 60 % en 1935. Depuis 1936, ce chiffre a évidemment de nouveau beaucoup diminué par suite de la sousproduction des houillères nationales. En traduisant en chif-

(1) On arrive à des pourcentages beaucoup moins élevés si on considère l'ensemble de la consommation houillère, cokes et fines à coke métallurgiques compris. C'est ainsi qu'en 1929 le pourcentage des charbons français dans la consommation totale de la région de l'Est n'a atteint que 36 %.

fres ces divers pourcentages, on arrive à 2.734.000 tonnes pour la moyenne des années 1927 à 1931, à 2.728.000 tonnes en 1935 et à 2.688.000 tonnes en 1936 (2).

Les charbons français consommés proviennent des bassins les moins éloignés de la région de l'Est et sont principalement de trois origines : la Moselle, le Nord et le Pas-de-Calais, le Centre. Chacune de ces provenances a sur le marché des 10 départements une zone où elle prédomine, mais pour déterminer l'influence de chacune sur l'ensemble du marché, il est indispensable de comparer les tonnages respectivement vendus.

Paragraphe I. — LES CHARBONS DE LA MOSELLE

La Moselle est, après le Nord et le Pas-de-Calais, le plus important des bassins houillers français, mais il en est certainement aussi le plus récent. En effet, à part les mines appartenant à la Société de Wendel, l'exploitation intensive du reste du bassin n'a guère commencé que dix ans avant la guerre ; aussi, la production totale du bassin, en 1913, ne dépassait-elle que de peu la moitié de celle de 1937.

Cet état de chose s'explique par le fait que, les gisements houillers lorrains constituant le prolongement géographique du bassin sarrois, les exploitants de ce dernier avaient tout intérêt à entraver aussi longtemps que possible le développement d'un concurrent dangereux. C'est pourquoi, en 1919, il y avait encore en Lorraine nombre de concessions inexploitées. Le caractère récent de la mise en exploitation et la richesse du gisement avantagent beaucoup les charbonnages de la Moselle par rapport aux autres bassins français, car ils permettent de réaliser, au moyen d'une grande mécanisation de l'exploitation, un prix d'extraction relativement bas.

La production des charbons lorrains a suivi depuis la guerre un développement considérable et presque continu :

---

(2) En 1936, le pourcentage de la consommation de charbons français a atteint 58 %. Pour 1937, les chiffres ne sont pas encore officiels, mais on dit que le pourcentage est sensiblement égal à 50 %.

1913	3.796.000	tonnes
1920	3.168.000	—
1925	5.279.000	—
1929	6.092.000	—
1935	5.644.000	—
1936	5.457.000	—
1937	6.136.000	—

Au point de vue de la qualité des charbons mosellans, il faut remarquer que leur assortiment est extrêmement restreint, plus encore que celui du bassin voisin de la Sarre. Tous les charbons extraits comportent une haute teneur en matières volatiles (20 % et plus encore). En 1935, par exemple, la production mosellane, de l'ordre de 5.644.000 tonnes, se décomposait en :

Charbons secs à longue flamme	4.272.000	tonnes
Charbons gras à longue flamme	1.372.000	—

Il lui manque, par conséquent, plusieurs catégories, tels les demi-gras, les maigres et les anthracites, indispensables pour certains usages industriels ou domestiques. Ceci explique pourquoi le débouché régional des charbons mosellans n'est pas plus important encore. Mais il faut ajouter que dans les départements limitrophes de la Moselle la plupart des installations de combustion ont été construites à un moment où les charbonnages lorrains n'avaient pas la puissance de production actuelle. Elles ont donc été conçues pour l'utilisation de charbons d'importation. Ces derniers, ayant en général une faible teneur en matières volatiles, peuvent difficilement être remplacés par des charbons flambants.

Quant au chiffre global de la consommation de charbons lorrains dans les dix départements de l'Est, il a atteint pour la moyenne des années 1927 à 1931 70 % de la consommation de charbons français, en 1934 64 % et en 1935 68 %. En tonnes cela représente respectivement 1.907.000 tonnes par an pendant les années 1927 à 1931, 1.595.000 tonnes en 1934, 1.847.000 tonnes en 1935 et 1.843.500 tonnes en 1936.

On voit par là que l'écoulement de la production mosellane dans sa zone locale est, malgré tout ce qui a pu être dit précédemment, fort important. En outre, les charbonnages de la Moselle qui livrent déjà une très forte proportion des char-

bons français consommés dans l'ensemble des dix départements, fournissent, comme nous le verrons ultérieurement, la presque totalité de ces derniers dans certains départements, comme par exemple le Bas-Rhin.

Paragraphe II. — LES CHARBONS FRANÇAIS D'AUTRES PROVENANCES

Le reste des charbons français consommés dans les dix départements de l'Est, 30 à 35 % suivant les années, est fourni par deux groupes de houillères : le bassin du Nord et du Pas-de-Calais et celui du Centre auquel on peut rattacher un producteur local, les mines de Ronchamp.

I. Les charbons du Nord et du Pas-de-Calais

Les charbonnages du Nord et du Pas-de-Calais sont les plus puissants de France, car ils extraient environ 60 % de la production charbonnière française. Leur production comporte une gamme de qualités très large; en 1935, elle se répartissait de la façon suivante :

Charbons secs à longue flamme	646.000	tonnes
— gras à longue flamme	7.195.000	—
— gras	2.610.000	—
— gras à courte flamme	7.873.000	—
— 1/2 gras et 1/4 gras	5.286.000	—
— maigres et anthracites	5.413.000	—

On voit donc qu'au point de vue qualitatif, ces charbons constituent le complément naturel de ceux de la Moselle. En pratique, la situation excentrique de leur lieu d'extraction, par rapport à l'Est de la France, les grève de frais de transport importants, faute d'un moyen de transport bon marché pour les y amener. Ils se vendent le plus dans la zone ouest de la région de l'Est, mais ne sont guère représentés en Alsace par exemple. Pour être complet, il faut ajouter que leurs débouchés naturels sont la région du Nord et la région parisienne qui, étant de puissants consommateurs à proximité des mines, sont nécessairement plus intéressantes au point de vue commercial que les régions plus éloignées.

Le pourcentage des charbons du Nord et du Pas-de-Calais dans la consommation de charbons français de la région de l'Est varie suivant les années entre 20 et 25 % : 1927 à 1931, 23 %; 1934, 25 %; 1935, 24 %. Ces chiffres, assez modestes comparativement à ceux de la Moselle, attestent clairement qu'après ces derniers charbonnages, ceux du Nord et du Pas-de-Calais sont pratiquement les seuls qui comptent dans la consommation de charbons français de la région de l'Est.

II. Les charbons d'autres provenances

Le reste de la consommation de charbons français, en moyenne 10 %, est fourni par d'autres houillères proches de la région de l'Est.

Il faut d'abord citer la houillère de Ronchamp, dans la Haute-Saône. Cette petite mine qui forme à elle seule le bassin des Vosges méridionales, produit environ 100.000 tonnes par an qui sont entièrement consommées dans le périmètre local, c'est-à-dire la Haute-Saône, le Doubs, le Haut-Rhin et le Jura. Il est vrai que son charbon est, paraît-il, de qualité plutôt inférieure, de sorte qu'il ne supporte pas de coût de transport élevé.

En plus fournissent encore dans la région de l'Est certaines mines du centre (Saône-et-Loire) qui n'approvisionnent d'ailleurs qu'une zone relativement restreinte des départements du sud de la région. Il est donc établi que ces autres fournisseurs de charbons français, à cause de leur grande dispersion même, jouent un rôle tout à fait accessoire sur le marché de la région. C'est pourquoi nous les passerons sous silence dans les développements ultérieurs.

SECTION II

L'importation terrestre

La part fournie à la consommation régionale par les charbons importés est considérable. Elle a subi pendant ces dernières années les mêmes fluctuations que l'importation charbonnière française en général. De 3.084.000 tonnes (53 % de la consommation totale de charbons des 10 départements), elle est tombée en 1934 à 2.398.000 tonnes et en 1935 à 1.935.000 tonnes (environ

40 %) à la suite des entraves de plus en plus considérables occasionnées par l'institution du contingentement en juillet 1931. Depuis juillet 1936 (1), et particulièrement en 1937, ce pourcentage a de nouveau augmenté sans qu'il soit possible de donner à présent des chiffres exacts pour les 10 départements, les statistiques correspondantes paraissant avec plus d'un an de retard.

On peut classer les importations de charbon de la région de l'Est en deux catégories : l'importation rhénane et l'importation terrestre par d'autres points frontières.

L'importation terrestre et par voie navigable autre que le Rhin de charbons destinés à la région de l'Est se fait en presque totalité par la frontière du Nord-Est, c'est-à-dire le secteur de Sarreguemines à Givet, près de Charleville, les tonnages importés ailleurs, à Mulhouse notamment, étant presque négligeables.

Les arrivages par voie navigable qui sont assez importants pour la Meuse et la Sarre canalisées, n'en gardent pas moins le caractère d'importations terrestres et ne peuvent se comparer à l'importation rhénane qui se rapproche très sensiblement de l'importation maritime.

Dans l'impossibilité de déterminer les points d'entrée exacts de ces importations terrestres, nous les envisagerons dans l'ensemble pour chaque circonscription douanière (principalité) s'étendant le long de la frontière considérée.

Paragraphe I. — LES IMPORTATIONS CHARBONNIERES DE LA PRINCIPALITE DE FORBACH

Forbach ne figure dans la statistique douanière qu'à partir de 1935. En effet, au lendemain du plébiscite sarrois, le cordon douanier a été reporté à la frontière française alors qu'avant il se trouvait à la frontière du territoire de la Sarre avec l'Allemagne. Il faut noter qu'à ce moment les importations de la principalité douanière de Sarrebruck étaient extrêmement minimes : elles oscillaient entre 130 et 250.000 tonnes de 1930 à 1935, le plus gros

(1) En 1936, ce pourcentage est monté à 41 % seulement, vu que les contingents spéciaux d'importation n'ont été appliqués qu'en 1937 et que, d'autre part, pendant la première partie de l'année, l'importation avait été encore plus restreinte qu'en 1935. En 1937, sans qu'on connaisse les chiffres officiels, on peut évaluer ce pourcentage entre 50 à 55 %.

tonnage venant d'Allemagne et une beaucoup plus petite part étant de provenance hollandaise. Par contre, les charbons sarrois entraient en franchise en France. Les tonnages ainsi expédiés se sont montés à 1.271.000 tonnes, en moyenne, pendant les années 1927 à 1931 et à 1.000.000 tonnes en 1934 (1). Les charbons sarrois n'ont donc pas subi les conséquences du contingentement, les Mines Domaniales étant considérées comme producteur français (Effectivement elles appartenaient à l'Etat français). La part des houilles sarroises dans la totalité des charbons importés consommés dans les 10 départements de l'Est représentait 38 % en 1927 à 1931 et 41 % en 1934.

Après le plébiscite de janvier 1935, l'admission de charbons sarrois en France a été limitée à 2.000.000 de tonnes qui entrent nécessairement en France par la principalité de Forbach. Leur importation a été confiée à une société commerciale, de sorte qu'on ne publie plus actuellement la répartition quantitative de ces charbons dans les différents départements. Nous en sommes donc réduits à des suppositions et à des évaluations plus ou moins sujettes à caution. On peut estimer à environ 40 % du total des importations de charbons sarrois, la consommation des 10 départements de l'Est. Mais la plus grande partie de ce contingent sarrois est destinée aux services publics et aux chemins de fer; elle ne passe donc pas, à part l'intermédiaire forcé de la société d'importation, par le commerce charbonnier. Il est impossible, faute de données sûres, de faire, sous ce rapport, une évaluation qui ne prête pas à critique. Tout au plus peut-on recourir au décret du 9 mai 1933 qui dispense de la taxe sur les licences d'importation les combustibles étrangers destinés à certains consommateurs qui sont : 1° Les hauts fourneaux des usines métallurgiques et les cokeries qui les alimentent; 2° les chemins de fer d'intérêt général et local, les remorqueurs de traction de la navigation intérieure; 3° les usines productrices de gaz et d'électricité. En envisageant sous cet angle l'importation des charbons sarrois, on arrive pour les deux dernières années aux chiffres suivants (2) :

---

(1) Ces chiffres s'entendent des charbons sarrois destinés aux 10 départements de l'Est.

(2) Total des houilles sarroises importées en France par Forbach sans défalcation de celles finalement consommées dans d'autres régions que celles de l'Est.

(En tonnes)	1936	1937
Houille soumise à la taxe	601.474	710.767
Houille non soumise à la taxe	1.304.029	1.405.426
Total	1.905.503	2.116.193

Quant au mode d'importation des charbons sarrois, il faut signaler qu'un assez grand tonnage est importé par voie d'eau, la Sarre canalisée qui prolonge le canal des Houillères. De ce fait les mines sarroises sont reliées à tout le réseau des voies navigables françaises. Pour fixer les idées à ce sujet, nous citons, pour quelques années-types, les chiffres des expéditions de charbon des ports sarrois vers l'Est de la France :

1929	369.085	tonnes
1930	409.522	—
1931	486.846	—
1932	386.415	—
1935	211.149	—
1936	285.285	—

Ce mode de transport est très utilisé parce que meilleur marché que le chemin de fer; mais les possibilités d'expédition par eau sont limitées par le débit médiocre du Canal des Houillères qui est sujet à de fréquents embouteillages.

Il convient d'ailleurs de noter que l'expédition par voie d'eau ne change en aucune façon les principales caractéristiques de l'importation de charbon sarrois qui restent celles d'une importation terrestre. En effet, les péniches étant d'habitude d'un tonnage assez faible, les réceptionnaires n'ont pas besoin d'installations d'aussi grande envergure que les importateurs maritimes ou rhénans pour lesquels il existe une nécessité absolue de rompre la charge, au port d'importation, des bateaux amenant les tonnages importés.

Paragraphe II. — LES IMPORTATIONS CHARBONNIERES DE LA PRINCIPALITE DOUANIERE DE METZ

Le département de la Moselle est un des plus gros consommateurs de combustibles de toute la France. Il n'est guère dépassé que par les départements de la Seine et du Nord. Aussi, à premier abord, quand on considère ses chiffres d'importation de combustibles minéraux, on constate que la principalité de Metz a une importance exceptionnelle. Mais la plus grosse partie de cette importation est constituée par des arrivages de cokes destinés aux hauts-fourneaux; ces derniers se sont montés en 1930 à 4.135.000 tonnes, en 1935 à 2.133.000 tonnes et en 1937 à 3.135.000 tonnes. Malgré cette déduction, les arrivages de houilles crues et d'agglomérés sont encore très importants. Au moyen de la discrimination douanière établie par le décret du 9 mai 1933, on arrive à faire une évaluation des tonnages qui alimentent le commerce charbonnier et de ceux destinés aux consommateurs spéciaux prévus dans ce décret que nous avons déjà analysé précédemment. Pendant les trois dernières années les statistiques douanières de la principalité de Metz enregistrent les importations suivantes de houille crue, provenant de diverses origines :

En milliers de tonnes		Total	Allemagne	Belgique	Hollande
Houille soumise à la taxe (y compris l'anthracite)	1935	74	22	42	10
	1936	84	29	51	4
	1937	168	87	72	9
Houille non soumise à la taxe	1935	1100	482,2	617	0,8
	1936	1145	567	577,8	0,2
	1937	1282	682,3	599	0,7

On voit par là que les importations de houilles soumises à la taxe sont vraiment minimes en comparaison de celles qui ne le sont pas. Il faut évidemment faire des réserves sur l'exactitude des évaluations, au moyen de cette discrimination douanière, des tonnages destinés au commerce charbonnier. En effet, il est très fréquent que les houilles non soumises à la taxe soient importées par des négociants importateurs qui les redistribuent aux grossistes de la région. C'est le cas par exemple pour les usines

à gaz des petites villes et les petites centrales électriques. Ces consommateurs non soumis à la taxe pour leurs charbons d'importation étant assez nombreux, les chiffres du tonnage destiné au marché charbonnier doivent subir un correctif important qu'il est toutefois impossible d'évaluer avec précision.

En outre, il convient d'ajouter aux tonnages de houilles crues, dont il vient d'être question, les importations d'agglomérés (principalement des briquettes de lignite) destinés à la consommation domestique ou artisanale. Elles se sont montées successivement pendant les trois dernières années à :

En milliers de tonnes	Total	Allemagne	Belgique	Hollande
1935 briquettes de lignite....	103	102,6	—	0,4
autres agglomérés	40	3	23	14
1936 briquettes de lignite....	99,5	98,6	—	0,9
autres agglomérés	46	2	30,5	13,5
1937 briquettes de lignite....	83,7	83,6	—	0,1
autres agglomérés	66	1	37	28

En résumé, malgré ces corrections qui, faute de sources officielles, ne peuvent être chiffrées qu'avec une extrême imprécision, il est nettement établi qu'à Metz, la part de l'importation destinée à alimenter le commerce charbonnier est beaucoup moins importante que ne le fait supposer une consultation superficielle des statistiques douanières.

Paragraphe III. — LES IMPORTATIONS CHARBONNIERES DE LA PRINCIPALITE DE CHARLEVILLE

Le troisième arrondissement douanier par où arrivent des charbons destinés à la région de l'Est, est celui de Charleville. Bien que cette circonscription ne soit pas située dans la zone des 10 départements, elle lui est reliée par de nombreuses voies ferrées, car elle constitue le point frontière du parcours terrestre le plus court entre les charbonnages belges et hollandais et la région de l'Est. Effectivement ces deux provenances forment le plus gros des arrivages à Charleville. Pour quelques années ca-

ractéristiques ceux-ci se sont élevés, par origines, aux chiffres suivants :

En milliers de tonnes (y compris les agglomérés)	Total	Allemagne	Hollande	Belgique
1930	2.630	989	517	1.064
1935	1.771	458	472	841
1937	2.216	670	547	939

De ces tonnages une partie assez importante arrive par voie d'eau, la Meuse, sur laquelle se trouve, à proximité de la frontière belge, le port de Givet.

Les importations par la Meuse se décomposent de la façon suivante, en 1930, 1935 et 1937 :

En milliers de tonnes	Total	Allemagne	Hollande	Belgique
1930	405	44,6	111	249,4
1935	823	76,7	314	432,3
1937	798	176,4	306	315,6

Ces chiffres d'importation peuvent étonner par leur importance, mais il faut tenir compte du fait que le trafic de Charleville n'est dirigé vers l'Est que pour une part tout à fait minime. Les tonnages les plus importants sont destinés à la région parisienne vers laquelle ils sont expédiés, soit par chemin de fer, soit par le canal des Ardennes. Mais il n'est pas possible de chiffrer la part réexpédiée par Charleville vers la région de l'Est. C'est le cas particulièrement pour les transports par fer, faute de statistiques appropriées. Tout au plus peut-on relever les expéditions par voie d'eau qui se font par la Meuse canalisée, appelée Branche Nord du canal de l'Est. Le trafic « combustibles » de ce dernier s'est chiffré, ces dernières années, à un tonnage variant entre 300 et 400.000 tonnes.

L'importation par Charleville comprend surtout, comme on l'a vu précédemment, des charbons hollandais et belges et l'on peut dire que la presque totalité des charbons de ces provenances consommés dans la région de l'Est, à l'exception des départements

du Haut-Rhin, Bas-Rhin, Moselle, Territoire de Belfort et une partie des Vosges, passent par ce point d'importation.

Mais l'importation par Charleville, malgré l'importance de ses arrivages par eau, garde son caractère d'importation terrestre, c'est-à-dire qu'on ne trouve pas dans cette ville de grands importateurs avec d'importants chantiers de stockage et de manutention, tel que c'est le cas dans les ports maritimes ou rhénans.

L'importation terrestre pour l'alimentation de la région de l'Est se réduit en pratique à ces points d'entrée de la frontière du Nord-Est. En effet, les autres points frontières de l'Est présentent des importations charbonnières minimes et pour la plupart du temps négligeables. C'est ainsi que la principalité de Mulhouse a enregistré pendant les cinq dernières années les chiffres suivants :

	1933	1934	1935	1936	1937
tonnes :	27.711	31.713	14.407	7.146	3.200

En résumé, *l'importation extrastrasbourgeoise* qui présente uniquement les caractères d'une importation terrestre fournit, en moyenne, un tonnage global d'environ 55 à 60 % des charbons étrangers consommés dans les 10 départements, le restant étant amené par voie rhénane au port de Strasbourg qui est donc de loin le centre le plus important de redistribution charbonnière de l'Est.

SECTION III

L'importation rhénane

La deuxième catégorie d'importation charbonnière est constituée par l'importation rhénane qui se fait entièrement par le port de Strasbourg. Ce dernier doit à sa situation sur le Rhin le fait d'être devenu le plus grand centre distributeur de charbons d'importation dans l'Est. En effet, la présence de la voie rhénane a permis à cette ville de jouer un rôle très approchant de celui d'un port maritime, alors qu'elle est éloignée de la mer d'environ 700 kilomètres. Cet état de choses s'explique par la situation économique particulièrement favorable dont jouit le Rhin qui tra-

verse le puissant bassin houiller rhénan-westphalien, produisant à lui seul 120 millions de tonnes de houilles par an. Aussi, depuis que le charbon est devenu un des éléments prépondérants de la vie économique dans le monde, le Rhin est avant tout transporteur de charbon et peut être considéré comme le fleuve du charbon par excellence. Sur 60 millions de tonnes transportées sur le Rhin, 20 millions sont constituées par des chargements de charbons. L'établissement d'une liaison fluviale entre les mines du Limbourg et le Rhin est venu accentuer encore le rôle du charbon dans l'économie rhénane. Un autre avantage des transports rhénans est constitué par le bon marché des frets qui provient en partie de ce que les remorqueurs peuvent se ravitailler en charbon de soute directement aux charbonnages.

Cette dépendance absolue entre l'importation strasbourgeoise et la navigation rhénane détermine les caractéristiques de la première qu'il convient de considérer avant d'en venir aux tonnages importés.

Paragraphe I. — LES CARACTERISTIQUES DE L'IMPORTATION CHARBONNIERE RHENANE

A) Les conditions physiques de la navigation.

L'approvisionnement charbonnier du port de Strasbourg, avant tout facteur économique de prix de revient, dépend d'une condition purement physique : la navigabilité du Rhin.

On se rapporterait utilement, pour tout ce qui a trait au débit du Rhin, à ses conditions de navigabilité, aux procédés de navigation en usage sur son cours, à l'ouvrage remarquablement documenté de M. Gaston Haelling, ancien directeur du Port Autonome de Strasbourg, « Le Rhin politique, économique et commercial » ainsi qu'aux études publiées périodiquement dans « La Navigation du Rhin », organe de publication de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

Sans pouvoir entrer ici dans des considérations techniques qui sortiraient du cadre de cette étude, il est cependant indispensable de noter que, si l'utilisation du Rhin à la descente de Duisbourg à Anvers ou à Rotterdam, n'a jamais présenté aucune difficulté, il n'en a pas été de même à la remontée.

Dans son cours supérieur au contraire, le Rhin a dû être régularisé avant de pouvoir être normalement utilisé pour le transport des charbons par chalands vers Strasbourg.

Auparavant, en effet, des variations considérables de mouillage s'opposaient à tout trafic normal; à la suite de chaque crue, le chenal navigable du fleuve, amélioré par les basses eaux, se comblait à nouveau, rendant les mouillages de plus en plus mauvais.

La régularisation du Rhin supérieur jusqu'à Strasbourg, amorcée en 1892, fut menée intensivement à partir de 1906, à la suite des accords avec le pays de Bade qui, jusqu'à cette date, avait fait une obstruction systématique pour empêcher le développement du port de Strasbourg. La régularisation du Rhin supérieur jusqu'à Strasbourg n'a véritablement commencé à produire ses effets qu'en 1913. Jusque là les importateurs devaient avoir recours, pour une plus large part, au port de Lauterbourg qui avait été longtemps considéré comme le point terminus de la navigation haut-rhénane.

Le tableau ci-dessous montre la progression des résultats obtenus de 1902 à 1913 :

Années	Nombre de jours navigables par an
1902	190
1904	147
1906	193
1908	236
1910	356
1912	366
1913	365

Du fait de la régularisation, les mouillages qui, en 1905, étaient encore souvent inférieurs d'un mètre, dans les mauvais passages, aux niveaux de l'échelle de Strasbourg, se sont améliorés depuis au point de devenir supérieurs à celle-ci d'environ 20 à 30 cms., dans les périodes de basses eaux.

L'échelle de Strasbourg fournit donc désormais le critérium de mouillage du fleuve. Dans ces conditions, l'arrivée des chalands à Strasbourg est subordonnée à un tirant d'eau de 2 mètres,

minimum sur lequel on est normalement en droit de compter, sauf en période de sécheresse caractérisée.

Toutefois, même avec ce tirant d'eau minimum, il n'est pas toujours possible d'utiliser à plein le fret charbonnier. Faute d'une profondeur suffisante, il arrive que les chalands charbonniers soient dirigés sur Strasbourg à charge réduite.

Parfois également, les chalands doivent être allégés en cours de route. Il s'agit tantôt d'un allègement sur fer, la plupart du temps à Ludwigshafen, situé sensiblement en aval de Strasbourg, tantôt d'un transbordement sur allèges, bâteaux de petit tonnage capables de naviguer à pleine charge en toutes saisons, même durant les périodes de basses eaux.

En pratique, on a pu constater que le cœfficient moyen d'utilisation des chalands arrivant à Strasbourg ne dépassait pas 60 % du tonnage en lourd, ce qui revient à dire qu'un chaland de 1.300 tonnes n'apporte en moyenne que 800 tonnes de charge utile (1). Encore les chalands de 1.300 à 1.500 tonnes sont-ils ceux qui permettent la meilleure utilisation de leur tonnage en lourd; aussi sont-ils employés de préférence comme chalands charbonniers dans les transports rhénans à destination du port de Strasbourg. Ils sont d'ailleurs les plus favorables à la formation des convois de deux chalands qui sont le mode généralement utilisé pour le remorquage jusqu'à Strasbourg.

Un autre facteur influe aussi sur la navigation, ce sont les conditions atmosphériques. En effet, les basses eaux se plaçant en hiver d'octobre à avril, la navigation est fortement gênée par les brouillards très denses des courtes journées d'hiver. Les convois sont obligés de louvoyer dans le chenal navigable, très étroit à ce moment, et de calculer considérablement pour éviter un échouage toujours possible. Il s'en suit que la durée d'expédition des marchandises s'en trouve considérablement allongée.

---

(1) La Navigation du Rhin publie chaque mois, en même temps que la hauteur d'eau aux échelles de différentes villes, le pourcentage d'utilisation, à Strasbourg, des chalands charbonniers pour la même période. Il est à remarquer, qu'en ce qui concerne le transport du charbon, ce cœfficient d'utilisation est uniquement fonction d'une cause technique, en l'espèce l'état des eaux. Pour beaucoup d'autres marchandises, au contraire, le cœfficient d'utilisation est commandé par des raisons commerciales, notamment par la possibilité de constituer un chargement complet, sans retenir trop longtemps le bateau à son port d'embarquement.

B) Les conditions techniques de l'importation charbonnière rhénane.

Il est naturel que le régime de la navigation du Rhin détermine les caractères principaux de l'importation charbonnière rhénane.

Nous avons vu que d'octobre à avril il pèse un certain élément d'incertitude sur les possibilités d'approvisionnement. Par suite du pourcentage de chargement trop faible, il risque d'y avoir pénurie de bateaux et augmentation du fret (1); enfin, du fait des brouillards les chargements peuvent ne pas arriver à destination au moment où on en aurait besoin.

D'autre part, l'hiver est la saison de la consommation charbonnière la plus forte; cette dernière est également assez imprévisible, puisque la rigueur subite ou la douceur prolongée de la température peuvent la faire augmenter brusquement ou la maintenir longtemps stationnaire.

Les importateurs doivent donc profiter de la période de navigation intense et bon marché pour éviter d'être pris à court en hiver, période de navigation incertaine et chère, ainsi que de consommation charbonnière importante. Il faut également noter qu'au point de vue commercial, le ravitaillement en charbons au cours de l'été s'impose parce qu'à ce moment les mines consentent des abattements importants de prix (seulement pour les charbons domestiques). Tous ces motifs expliquent pourquoi le port de Strasbourg possède des chantiers qui ont d'importantes possibilités de stockage.

Un autre facteur qui a également contribué à développer l'importance des chantiers charbonniers strasbourgeois, c'est le fait que la navigation rhénane se fait avec des bateaux qui ne peuvent plus être utilisés pour la redistribution depuis Strasbourg.

Il y a donc une nécessité absolue d'y rompre charge et d'assurer

---

(1) Le transporteur a l'habitude de se couvrir des charges d'allègement en prévoyant dans le contrat de transport des suppléments de frêt à payer dans le cas où les eaux ont baissé, c'est ce qu'on appelle des « suppléments de basses eaux ». Ils sont prévus sur le connaissement-type de Mannheim aux taux suivants pour tout transport en amont de Cologne : 30 %, quand la cote de l'échelle de Caub est comprise entre 1 m. 30 et 1 m. 16, puis 45 % entre 1 m. 15 et 1m. 01, enfin 60 % au dessous d'un mètre. En outre, l'obligation de remonter le fleuve jusqu'à Strasbourg cesse si, au point le plus défavorable, le mouillage est inférieur à 1 m. 50.

le transbordement des chalands rhénans sur les péniches des canaux et les wagons de chemin de fer. Toutes ces opérations de manutention doivent nécessairement se faire sur les chantiers du port.

L'importance de Strasbourg comme place de distribution charbonnière est donc fonction des capacités techniques des installations de ses chantiers charbonniers. Nous ne saurions parler de l'ensemble du port charbonnier sans mentionner d'abord les caractéristiques des chantiers pris individuellement.

En effet, celles-ci sont différentes de celles de la plupart des ports maritimes français. Cela tient essentiellement à la physionomie et aux méthodes mêmes des ports rhénans en général. Parmi celles-ci, l'une des plus caractéristiques est, sans aucun doute, la *méthode des places à quai*. Dans la plupart de nos ports français, c'est le système dit de la « *banalisation des postes* » qui est en vigueur. Les quais servent indifféremment au déchargement, à la reconnaissance et à la manutention des marchandises les plus diverses. Les entrepôts et les chantiers de combustibles ne font pas nécessairement partie intégrante du port et sont souvent établis relativement loin des quais, ce qui permet un dégagement rapide des terre-pleins et un trafic élevé par mètre de rive. Dans le système des « places à quai », au contraire, entrepôts et chantiers particuliers se trouvent placés en bordure immédiate du quai et disposent à leur usage exclusif d'une certaine longueur de rive qui leur est concédée par l'administration du port.

Les chantiers strasbourgeois ont généralement une profondeur de 100 à 200 mètres et chacun d'eux occupe sur le bassin un front de 150 à 300 mètres. Le stockage sur toute la profondeur est assuré par de grands portiques de 80 à 200 mètres de portée, sur lesquels circulent des grues, des trémies et des tapis roulants. Les mêmes engins sont employés à la reprise des stocks qui sont expédiés par wagon ou par péniche. Ils permettent aussi le transbordement direct du chaland rhénan dans les wagons ou les péniches. La plupart de ces engins portent des cribleurs et des classeurs qui répartissent les charbons suivant les calibres entre plusieurs wagons chargés simultanément, ce qui permet à l'expéditeur de livrer à chaque client la qualité désirée par lui. Actuellement, 19 de ces appareils sont en service, répartis dans

les différents bassins du port. Notons en passant que deux chantiers jouent un rôle spécial, l'un desservant une fabrique de briquettes et l'autre une cokerie.

En ce qui concerne les possibilités techniques totales du port charbonnier de Strasbourg, quelques chiffres suffiront pour s'en persuader et pour constater leur développement considérable depuis le retour de l'Alsace à la France : (chiffres communiqués par le Port Autonome).

	En 1919 (état d'avant-guerre)	En 1938
Surface de stockage	244.000 m²	(1) 419.752 m²
Capacité de stockage	env. 300.000 tonnes	env. 750.000 tonnes
Puissance de tonnage simultané de l'outillage	91 tonnes	124 tonnes
Rendement horaire de l'outillage	1.035 tonnes-heure	1.815 tonnes-heure

(1) Y compris Alcok, Electricité exclue.

Ces chiffres sont suffisamment éloquents par eux-mêmes pour se passer de commentaires.

Après cet aperçu sommaire des conditions d'approvisionnement charbonnier, il ne nous reste donc plus qu'à passer au trafic charbonnier effectivement réalisé au port de Strasbourg.

Paragraphe II. — L'ORDRE DE GRANDEUR DE L'IMPORTATION RHENANE

Le port de Strasbourg, depuis son ouverture en 1892, a toujours comporté un important trafic charbonnier. Les importations de houille se sont élevées successivement à 34.000 tonnes en 1892, 497.000 tonnes en 1902 et 1.129.000 tonnes en 1913. Pendant cette dernière année, le mouvement total du port (importations et exportations) avait été de 1.988.000 tonnes. Après la guerre, les importations charbonnières, sans se maintenir à un pourcentage aussi élevé de l'ensemble du trafic du port, ont toutefois encore considérablement augmenté, si bien qu'en 1937, elles se chiffraient au double de celles de 1913. En 1919 elles se

montaient à 586.000 tonnes, en 1924 à 1.374.000 tonnes. Pendant les dix dernières années, seule période qui nous intéresse dans cette étude, la progression continue. On enregistre les chiffres suivants :

1928	1.791.825	tonnes
1929	1.746.086	—
1930	2.054.143	—
1931	1.839.337	—
1932	1.805.235	—
1933	2.090.802	—
1934	1.844.784	—
1935	1.879.358	—
1936	2.038.528	—
1937	2.438.377	—

Ces tonnages démontrent de la vitalité du port charbonnier de Strasbourg qui se classe au deuxième rang des ports français importateurs de charbons, directement après Rouen. Strasbourg dépasse de beaucoup Bordeaux et Marseille qui, en fait de trafic charbonnier, ont, en 1936, atteint respectivement 1.139.800 tonnes et 1.095.000 tonnes.

Mais ces chiffres ne doivent pas faire illusion. S'ils représentent les tonnages effectivement arrivés et manutentionnés à Strasbourg, il faut noter qu'ils comprennent les charbons transitant vers la Suisse. En effet, la navigation rhénane en amont de Strasbourg étant assez irrégulière, les chalands sont souvent obligés d'être allégés à Strasbourg, ou d'y rompre charge. Dans ce dernier cas leur cargaison est acheminée vers Bâle par fer ou par le canal du Rhône au Rhin.

Ces expéditions en transit fournissent au port un trafic important, mais elles doivent être déduites du tonnage ci-dessus indiqué si l'on veut arriver au tonnage réellement importé en France. Notons d'ailleurs, à titre purement documentaire, que ces expéditions bénéficient de prix de transport particulièrement bas pour leur passage à travers l'Alsace (42 frs Strasbourg-Bâle par fer, moins encore par eau), afin d'éviter qu'elles ne passent par la rive badoise (Kehl-Port à Bâle).

Pendant les dix dernières années, le total des expéditions de combustibles minéraux du port de Strasbourg vers Bâle, par

chemin de fer et par canal, s'est élevé aux chiffres cités ci-dessous. Pour les mêmes années les tonnages des charbons réellement importés à Strasbourg ont été les suivants :

I Années	II Transit vers la Suisse (1)	III Tonnages réellement importés à Strasbourg (1)
1928	349.387 t.	1.525.700 t.
1929	245.920 t.	1.625.435 t.
1930	293.507 t.	1.851.324 t.
1931	391.165 t.	1.572.919 t.
1932	425.094 t.	1.328.499 t.
1933	574.242 t.	1.517.400 t.
1934	627.638 t.	1.346.865 t.
1935	515.116 t.	1.354.353 t.
1936	423.833 t.	1.761.945 t.
1937	548.513 t.	1.987.227 t.

Les importations effectivement réalisées proviennent de diverses origines. Primitivement, le port de Strasbourg était exclusivement alimenté par les charbons de la Ruhr, ce qui s'explique par le fait que ce bassin est directement situé sur le Rhin dont il a été le premier à utiliser la navigation. D'autres provenances n'ont pas tardé à faire leur apparition : tout d'abord les charbons du bassin d'Aix-la-Chapelle, puis les charbons belges et hollandais. Ces derniers ont considérablement augmenté leur part depuis que leurs mines sont reliées directement par canal au Rhin, c'est-à-dire depuis 1931. Plus récemment, on a vu apparaître sur le Rhin des charbons anglais et polonais. Depuis quelques années on importe également des anthracites indochinois, mais en très petites quantités, étant donné leur prix élevé.

Pendant les neuf dernières années, les importations strasbourgeoises se sont réparties de la façon suivante, par catégories (houilles, coke, agglomérés) et par origines :

(1) Les chiffres des colonnes II et III ne concordent pas tout à fait avec ceux du trafic brut (cité plus haut), parce qu'ils proviennent de sources différentes. Il faut noter que les statistiques d'importation établies par les douanes comprennent les importations par fer, d'ailleurs minimes, de Wissembourg et de Kehl. Sont compris également dans ces chiffres les charbons importés seulement après un séjour plus ou moins long dans les entrepôts réels des douanes.

IMPORTATIONS DE CHARBON PAR LE PORT DE STRASBOURG (*en tonnes*)

Années		Grande-Bretagne	Pologne	Allemagne	Pays-Bas	Belgique	Indochine	Totaux
1929	Houille	46.505	37.417	1.003.820	134.850	2		1.222.594
	Coke		2.659	146.449	19.552	1.586		170.216
	Agglomérés ...	2.207		230.418				232.625
1930	Houille	154.887	63.685	930.706	309.604	3.252	1.178	1.463.312
	Coke		974	119.191	21.680	1.840		143.685
	Agglomérés ...	807	45	241.649	1.826			244.327
1931	Houille	50.494	22.098	934.700	212.858	23.800	20	1.245.970
	Coke		10	68.951	26.940	11.376		107.277
	Agglomérés ...		20	216.156	3.496			219.672
1932	Houille	52.299	5.278	778.015	98.015	30.796	82	1.065.296
	Coke	103	66	55.121	41.023	4.701		101.014
	Agglomérés ...		15	159.595	2.519	20		162.164
1933	Houille	45.514	5.616	800.499	264.801	32.979	144	1.149.553
	Coke	57		21.314	144.146	26.329		191.846
	Agglomérés ...		252	174.626	1.123			176.001
1934	Houille	37.524	4.531	783.301	202.536	11.765	1.096	1.040.753
	Coke			26.431	85.969	8.865		121.255
	Agglomérés ...			158.780	5.957			164.737
1935	Houille	34.274	55.668	623.293	180.229	28.351	3.312	925.127
	Coke			61.993	154.507	6.632		223.134
	Agglomérés ...			200.201	5.633	260		206.094
1936	Houille	54.448	48.348	907.685	207.802	22.254	1.242	1.241.779
	Coke			80.412	157.318	12.137		249.868
	Agglomérés ...			222.288	8.010			230.298
1937	Houille	59.537	85.360	877.597	280.169	27.126	3.410	1.333.199
	Coke			205.706	190.154	7.967		405.827
	Agglomérés ...			242.127	7.074			249.201

En ce qui concerne les origines, on constate que l'importation des charbons allemands a toujours constitué et constitue encore, malgré toutes les vicissitudes, la partie de loin la plus importante du trafic. En deuxième lieu viennent les charbons hollandais qui ont vu leur chiffre augmenter considérablement depuis l'ouverture du port de Maasbracht, relié au Rhin par le canal Juliana. On note évidemment un recul momentané pendant les deux années 1932 et 1935, mais ce phénomène, général pour toutes les autres provenances, est dû uniquement aux effets du contingentement sévère qui existait à ces dates. Les provenances autres que ces deux premières constituent en somme des outsiders, car leur trafic n'est pas très régulier. Les charbons anglais sont, à part l'année exceptionnelle de 1930, destinés à un seul consommateur : la Société Alsacienne de Cokerie. Les charbons polonais qui ont fait leur apparition à Strasbourg en même temps que sur le reste du marché français ont vu leur tonnage réduit à presque zéro de 1932 à 1934, à la suite de l'institution du contingentement. Ce n'est qu'à partir de 1935, moment de la création de l'« Assimpol », à la suite des accords commerciaux franco-polonais, que cette provenance figure de nouveau sérieusement à Strasbourg. Notons que les charbons polonais sont utilisés en plus grande partie comme charbon domestique et qu'ils sont le plus souvent de qualité plutôt inférieure. La Belgique, par contre, n'est que peu représentée, ce qui vient en partie du fait que l'envoi de ces charbons par le Rhin constitue un détour considérable, en partie aussi parce que le commerce charbonnier de ce pays possède un caractère irrégulier et spéculatif.

Quant à la répartition par catégories des charbons importés par le port de Strasbourg, on constate en général que la houille constitue les deux tiers, ou même plus, du total.

Les agglomérés présentent également un tonnage important dont la moyenne est d'environ 230.000 tonnes. Il est vrai que de 1932 à 1935 l'importation de ce combustible a été très fortement restreinte par le contingentement. La presque totalité de ces agglomérés est constituée par des briquettes de lignite du bassin de Cologne (1) qui sont très recherchées dans la région pour la

(1) En 1937, sur un chiffre total d'importation d'agglomérés de 259.262 tonnes, on note 246.168 tonnes de briquettes de lignite et seulement 13.094 tonnes d'autres agglomérés.

consommation domestique et artisanale, si bien qu'à certains moments on a dû en prévoir des contingents spéciaux, les consommateurs se refusant à utiliser des combustibles de remplacement.

L'importation de coke qui était représentée par un chiffre assez modeste, s'est subitement développée dans ces trois dernières années pour atteindre 410.000 tonnes en 1937. Les cokes proviennent presque uniquement d'Allemagne et de Hollande. Les cokes allemands sont fournis en partie, à la suite des accords d'échange coke-minerai, comme fret de retour des cargaisons de minerais de fer à destination de la Ruhr. L'importation des cokes hollandais s'est surtout développée depuis que la liaison fluviale Rhin-Meuse a rendu la navigation moins chère que l'expédition par terre pour les cokeries hollandaises, dans lesquelles la métallurgie française a de très fortes participations financières.

Le tonnage des *importations de charbons effectivement réalisées* est également, à Strasbourg, loin de correspondre à celui destiné au marché charbonnier.

Il y a lieu de déduire en premier lieu les cokes et les fines à coke destinés à la métallurgie lorraine qui les importe sur marchés conclus directement avec les mines et cokeries étrangères, sans passer par le commerce d'importation. Ce trafic est d'ailleurs relativement récent au port de Strasbourg. En effet, il n'a guère commencé à s'y installer d'une façon tant soit peu importante, qu'à partir de 1931. Depuis cette date l'évolution a été presque continue, si bien que certains métallurgistes, comme les Aciéries de Rombas, ont installé à Strasbourg des chantiers de manutention et de stockage de combustibles. Il est toutefois très difficile de chiffrer ces approvisionnements de la métallurgie lorraine par le port de Strasbourg, aucune statistique officielle ne les consignant. Ces expéditions se font d'habitude par fer pour les cokes et en partie par bateaux pour les fines à coke.

En ce qui concerne les tonnages transportés par bateaux, il n'est pas possible de faire de discrimination entre les tonnages destinés ou non à la métallurgie.

Pour les transports par fer, l'administration des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine a eu l'amabilité de nous communiquer le relevé des combustibles reçus, depuis 1930, par les gares métallurgiques lorraines en provenance du port de Strasbourg.

	Houilles	Cokes
1930	14.011 tonnes	4.794 tonnes
1931	14.469 —	4.673 —
1932	36.360 —	44.043 —
1933	59.621 —	153.135 —
1934	42.426 —	96.387 —
1935	36.185 —	157.340 —
1936	33.282 —	157.202 —
1937	35.157 —	206.157 —

En outre, il conviendrait encore, par principe, de déduire du chiffre des importations les approvisionnements de la cokerie installée au port de Strasbourg : la Société Alsacienne de Cokerie (Alcok).

En effet, cette dernière fut, lors de sa construction en 1924, conçue pour être orientée essentiellement vers la production de coke métallurgique avec des fines d'importation. Pendant les dix dernières années, pour une production de coke oscillant entre 100 à 120.000 tonnes, le tonnage des charbons enfournés a varié entre 125 à 150.000 tonnes dont 75 % sont d'importation rhénane, le restant provenant en majeure partie de la Sarre. Il faut d'ailleurs dire qu'actuellement la déduction des approvisionnements de l'Alcok ne se justifie plus, car la grosse sidérurgie mosellane, ayant des bases d'approvisionnement propres, ne lui constitue plus qu'un débouché secondaire et occasionnel. Mettant à profit, dans la limite des contingents autorisés, les possibilités que lui confère sa situation pour le choix et le mélange des fines de provenances variées (Ruhr, Angleterre, Belgique, Sarre), l'usine strasbourgeoise fabrique surtout des cokes de qualité pour petite métallurgie, fonderie, chauffage central et domestique. L'écoulement de ces cokes d'une valeur marchande plus élevée que celle des cokes de haut fourneau, s'effectue dans tout l'hinterland du port de Strasbourg ainsi qu'en Suisse.

Toutes ces déductions faites, on arrive aux tonnages passant par les maisons strasbourgeoises d'importation charbonnière et destinés à la consommation régionale. On a enregistré pendant les douze dernières années les chiffres suivants :

1926	1.128.253	tonnes
1927	834.381	—
1928	1.005.400	—
1929	1.015.530	—
1930	1.286.690	—
1931	1.181.463	—
1932	1.252.313	—
1933	1.147.716	—
1934	1.015.492	—
1935	958.589	—
1936	1.211.762	—
1937	1.410.824	—

On remarque dans ces chiffres l'indice de tous les facteurs qui ont, pendant la même époque, influé sur l'importation charbonnière en général, à savoir : en 1927, la crise après la cessation des grèves anglaises pendant lesquelles les charbons strasbourgeois se vendaient jusque dans les ports français de l'Océan ; à partir de 1931, les effets du contingentement qui ont été particulièrement significatifs en 1935 ; et depuis la deuxième moitié de 1936, une forte augmentation de l'importation causée par la sousproduction des houillères françaises à la suite des réformes sociales.

Ces chiffres des tonnages passant par les maisons d'importation strasbourgeoises ne correspondent pas tout à fait à ceux dont nous disions, à propos de l'importation terrestre, qu'ils étaient destinés au marché charbonnier. Il faut, pour arriver à une équivalence, en déduire les charbons consommés par les centrales électriques et les chemins de fer.

Les usines électriques de la région ne sont pas grandes consommatrices de charbons importés. L'Electricité de Strasbourg a pratiquement renoncé au rôle d'importateur indépendant de charbons allemands que lui conférait la Convention d'Essen et ne consomme presque plus que des charbons lorrains pour lesquels elle a obtenu des prix défiant tout concurrence. L'autre grande centrale électrique, la Société Alsacienne et Lorraine d'Electricité « Salec », a son usine principale dans le bassin houiller de la Moselle, où elle s'approvisionne presque entièrement. Il faut, d'autre part, noter que la production d'électricité thermique est

en forte régression depuis la mise en service de la puissante hydroélectrique de Kembs, alimentée par les eaux du Rhin.

Les approvisionnements des chemins de fer par le port de Strasbourg sont aussi, par rapport à l'énorme consommation de charbon de ceux-ci, relativement modestes. L'ancien réseau d'Alsace et de Lorraine a, pendant les sept dernières années de son existence, importé par le port de Strasbourg, les tonnages suivants :

1931	83.000	tonnes
1932	58.000	—
1933	69.000	—
1934	51.000	—
1935	67.000	—
1936	53.000	—
1937	60.000	—

Les rectifications à apporter aux tonnages cités de charbon marchand (1) importés par le port de Strasbourg sont donc minimes.

En comparant ces chiffres de l'importation strasbourgeoise à ceux déjà cités de la consommation des 10 départements, on peut se rendre compte de l'importance de Strasbourg comme centre de distribution charbonnière, d'autant plus que sur la frontière terrestre les entrées se répartissent sur une distance de près de 300 kilomètres, tandis qu'à Strasbourg elles se font toutes par un seul point d'entrée : le port rhénan.

---

(1) A dessein nous avons calculé ces chiffres sans tenir compte des centrales électriques et des chemins de fer, car à Strasbourg les tonnages destinés à ces deux catégories de consommateurs ne se différencient en aucune façon de ceux destinés au commerce. En effet, les opérations matérielles de l'importation et de la manutention sont exécutées par les négociants importateurs qui agissent alors en tant qu'agents des mines étrangères.

CHAPITRE TROISIÈME

La redistribution depuis les centres de production et d'importation

Les différentes sources d'approvisionnement charbonnier et leur importance globale étant connues, il est indispensable pour avoir une vue d'ensemble, même superficielle, du marché de voir comment ces différents tonnages se répartissent géographiquement dans la région de l'Est. On constatera alors que chaque provenance a une portion de territoire où elle a la prédominance; la concurrence la plus acharnée se fera aux lieux limite où deux provenances auront des avantages à peu près égaux.

Mais une pareille étude présente de nombreuses difficultés. Tout d'abord, les zones de prédominance de l'une ou de l'autre provenance sont en perpétuel changement suivant les conditions toujours variables de l'offre et de la demande. D'autre part, une difficulté d'ordre pratique beaucoup plus grande encore s'oppose à une étude rigoureuse de ce genre, ce sont les possibilités de la statistique qui n'arrivera jamais à enregistrer d'une façon précise le lieu de consommation exact de tous les tonnages importés.

Il ressort des développements antérieurs que dans la région de l'Est, les charbons lorrains sont les plus représentés parmi les charbons français et que les charbons d'importation strasbourgeoise le sont parmi les charbons importés. Nous considérons donc tout spécialement ces deux provenances en comparant les conditions respectives de leur distribution. Nous analyserons ensuite, suivant les provenances, la consommation de charbon de chacun des dix départements.

SECTION I

Les voies de distribution

Paragraphe I. — LES VOIES DE DISTRIBUTION DES CHARBONNAGES MOSELLANS

A) Les transports par voie ferrée.

Il ne saurait être question ici d'envisager toutes les voies empruntées par les charbons lorrains jusqu'à leurs lieux de consommation. Nous nous contenterons de donner un aperçu très sommaire des principales caractéristiques du réseau ferroviaire desservant les charbonnages de la Moselle. Nous renvoyons pour les détails de cette question aux très intéressants développements qu'y consacre M. Albert Eisele, dans sa thèse sur « le charbon mosellan. »

Si on considère le tracé des voies ferrées, on constate que la région de Cocheren-Béning-Merlebach se trouve au point de croisement de deux lignes, l'une de Sarrebruck à Rémilly et, par delà Rémilly, à Metz, l'autre de Thionville à Sarreguemines. Ces deux lignes délimitent quatre directions :

1° Metz et de là à Nancy et à Paris.
2° Forbach et Sarrebruck.
3° Thionville qui sert de centre de redistribution pour toute sa région industrielle ainsi que vers les départements de la Meuse et une partie de la Meurthe-et-Moselle.
4° Sarreguemines et de là vers l'Alsace et particulièrement Strasbourg.

Ces voies conçues pour une circulation intensive assurent aux charbons mosellans un excellent moyen de pénétration dans la région de l'Est et même beaucoup plus loin.

Mais le principal reproche qu'on puisse faire à ce réseau ferroviaire, c'est de relier les charbonnages lorrains à la région de Nancy uniquement par des voies détournées. En effet, Nancy se trouve à vol d'oiseau à une distance de 70 kilomètres et par chemin de fer à 110 kilomètres. La Chambre de Commerce de Metz ainsi que tous les milieux intéressés luttent depuis long-

temps pour la suppression de cet inconvénient ; mais rien n'a été réalisé jusqu'à présent dans ce sens.

Les mines sont reliées aux lignes de chemin de fer citées par des raccordements particuliers qui atteignent parfois une longueur considérable. C'est ainsi que les houillères de Petite Rosselle possèdent 16 kilomètres de voie ferrée normale reliant les puits entre eux et aux gares de Stiring et de Cocheren, situées sur l'ancien réseau d'Alsace et de Lorraine. La longueur totale des voies propres à Sarre et Moselle est de 70 kilomètres. Les divers puits de la Société sont reliés aux gares de Creutzwald, L'Hôpital et Béning. En plus, ces mines sont reliées au port de Remelfing par une voie ferrée appartenant pour partie à la Société, pour partie à l'ancien réseau d'Alsace et de Lorraine.

La gare de Béning est le principal centre ferroviaire du bassin ; aussi, les prix départ mines lorraines sont-ils généralement exprimés au départ de cette gare.

Il est impossible de donner les chiffres précis, avec détail des destinations des expéditions par chemin de fer de houilles lorraines dans l'Est de la France. On peut d'ailleurs dégager leur ordre de grandeur en défalquant des chiffres détaillés de la consommation de charbons lorrains dans les 10 départements, ceux des transports par voie d'eau qui sont plutôt modestes par rapport à ceux par fer.

B) Les transports par voie d'eau.

Les transports de charbon mosellan par voie d'eau passent en totalité par le canal des Houillères qui rejoint à Gondrexange le canal de la Marne au Rhin et qui permet de la sorte des expéditions, à l'ouest vers les régions de Nancy et d'Epinal et à l'Est vers l'Alsace et Strasbourg. Le canal des Houillères présente donc encore aujourd'hui, malgré son ancienneté, un réel intérêt économique. Rappelons pour mémoire, et sans y insister, que l'entreprise « La Houve » dispose d'un port d'embarquement sur la Moselle à Novéant, outre son port de Wittring sur le canal des Houillères ; toutefois l'importance de Novéant est très minime. Il a rendu quelques services immédiatement après la guerre ; mais à partir du moment où le transport de Creutzwald à Novéant a dépassé le taux de 15 francs, la société de « La

Houve » a fait la presque totalité de ses expéditions par eau, grâce au port de Sarre et Moselle, sur le canal des Houillères, jusqu'à l'ouverture de Wittring, en 1926. Pratiquement, on peut donc considérer le Canal des Houillères comme la seule voie d'intérêt exclusif pour les charbonnages lorrains.

Le canal comprend deux sections : la Sarre canalisée (32 kilomètres) et le canal proprement dit (63,4 kilomètres). De Bous en Sarre à Sarreguemines, la rivière a été aménagée pour servir à la navigation ; les charbons de la Sarre allemande destinés à la France y passent. Le cours en a été rectifié ; les berges redressées, des barrages jumelés à des écluses établies sur des dérivations ont permis de réaliser une profondeur uniforme de 2 mètres dans le canal. En amont de Sarreguemines, où la vitesse devient trop forte et le débit insuffisant, la rivière a été doublée par un canal qui se dirige, d'abord vers le sud-est en passant par Remelfing et Wittring, puis, vers le sud-ouest vers Sarralbe, enfin se détache de la Sarre pour descendre vers Gondrexange en passant par les étangs de Stock et de Mittersheim.

La profondeur de 2 mètres permet le passage des péniches de 280 tonnes. Mais il arrive parfois que le canal, alimenté par les étangs de Stock et de Mittersheim, souffre du manque d'eau en été et au début de l'automne. De plus, les glaces interrompent la navigation pendant plusieurs semaines par an. Si l'on ajoute le temps consacré à l'entretien, c'est un chômage minimum de 2 mois par an. Un défaut plus grave encore tient aux écluses du canal : sur les 27 qu'il comporte, 10 se pressent sur une distance de 2 kilomètres, entre Mittersheim et Stock. Il en résulte une lenteur indéniable dans les transports, d'autant plus que les écluses ont juste les dimensions nécessaires pour laisser passer un bateau. La durée d'une éclusée étant d'une demi-heure et les écluses étant, à une exception près, manœuvrées à bras, la capacité de transport théorique du canal est limitée à 6.700 tonnes par jour, dans chaque sens. En fait, elle est beaucoup moins importante, vu que la navigation est arrêtée à la tombée de la nuit. L'introduction de la semaine de 40 heures a encore diminué cette capacité. De plus, les bateaux doivent pourvoir à la traction par leurs propres moyens. Comme la navigation artisanale représente sur le canal encore de loin la plus grosse

part du trafic, la traction se fait en général par chevaux et les péniches à moteur sont assez rares.

Il y avait sur le canal cinq ports pourvus d'outillage qui sont de l'aval vers l'amont :

1° *Sarreguemines*, dont l'installation est rudimentaire ; les expéditions de charbons y sont minimes, car c'est surtout le lieu d'arrêt forcé pour les péniches venant de Sarre afin d'exécution des formalités douanières.

2° *Remelfing*, port d'expédition des mines de Sarre et Moselle qui y sont reliées par voie ferrée, est outillé pour charger cinq péniches par jour et a un trafic moyen de 250.000 tonnes par an.

3° *Wittring*, doté d'un élévateur peu pratique ne sert plus guère pour le charbon, les mines de la Houve utilisant les installations de Sarre et Moselle à Remelfing.

4° *Rech* est outillé pour charger deux bateaux par jour ; de 1930 à 1935, il a été quelque peu abandonné par les Houillères de Petite-Rosselle qui trouvaient plus pratique de charger leurs péniches à Malstatt (Sarre), le trajet en chemin de fer étant plus court. Depuis le retour de la Sarre à l'Allemagne, elles se sont vues forcées de revenir à Rech.

5° *Sarralbe* sert peu comme port d'expédition des charbonnages.

Le canal des Houillères présente donc certaines insuffisances provoquées surtout par son aménagement peu moderne et par la modification des conditions économiques depuis sa création :

1° *Embouteillages fréquents*, lenteurs par suite de l'éclusage trop long et de la non-électrification de la traction.

2° *Le tracé actuel* du canal ne donne plus entière satisfaction. En effet, celui-ci date d'une époque où la métallurgie était concentrée près de Nancy ; actuellement, celle-ci est localisée plus au nord dans la région comprise entre Metz, Briey et Thionville, pour laquelle il n'existe pas de voie d'eau les reliant aux charbonnages lorrains. D'autre part, le canal ne va pas jusqu'au carreau des mines. Pour mettre le charbon sur bateau, des envois par fer plus ou moins longs sont nécessaires depuis le lieu d'extraction jusqu'au port d'embarquement. Cet état de choses est

très désavantageux au point de vue du prix, comme nous aurons encore l'occasion de le constater.

On a songé à remédier à ces inconvénients en construisant un nouveau canal, pour lequel de nombreux projets ont été présentés. Une autre solution plus économique est d'aménager le canal existant au point de vue du débit et de construire des embranchements pour les différents centres d'extraction ; mais jusqu'à présent rien n'a été réalisé dans ce sens.

Si l'on considère les quantités de charbon transportées à partir des ports des houillères lorraines, on est frappé par la faible importance de leur tonnage (en général entre 6,5 et 8 % de l'ensemble des expéditions) et par les variations peu notables de ce tonnage pendant les dix dernières années. Les causes en sont à rechercher dans les imperfections du Canal des Houillères. Pendant les neuf dernières années, les expéditions par eau des houillères lorraines vers l'Alsace et vers la région de l'Est, à l'exclusion de l'Alsace, ont été les suivantes :

	Alsace	Région de l'Est (moins l'Alsace)
1929	111.442 tonnes	143.987 tonnes
1930	115.364 —	187.172 —
1931	64.418 —	183.304 —
1932	91.166 —	158.559 —
1933	92.657 —	220.918 —
1934	89.709 —	239.445 —
1935	90.204 —	253.238 —
1936	50.669 —	195.188 —
1937	61.527 —	224.168 —

Pour l'année 1929 seule nous sommes à même de donner des destinations plus détaillées, à savoir :

Bas-Rhin (Strasbourg)	68.702 tonnes
Haut-Rhin (Colmar, Mulhouse) ..	31.805 —
Moselle	8.999 —
Meurthe-et-Moselle (Nancy)	95.559 —
Marne	13.015 —
Vosges (Vincey et Nomexy)	20.520 —

Paragraphe II. — LES VOIES DE DISTRIBUTION DEPUIS LE PORT DE STRASBOURG

Un port est essentiellement constitué par la rencontre d'une voie d'eau avec d'autres voies de communication (voies ferrées, voies charretières, voies d'eau différentes de la première). Il est donc évident qu'un port tel celui de Strasbourg qui a enregistré en peu d'années un aussi brillant développement, constitue un centre particulièrement privilégié d'où part un réseau serré de voies de distribution vers toutes les parties de son arrière-pays. Evidemment, pour le charbon, n'entrent en ligne de compte que l'expédition par fer et celle par canal, les transports par route n'étant pas appropriés pour l'expédition à longue distance des charbons.

A) Les transports par voie ferrée.

La ville de Strasbourg a souvent été dénommée « la plaque tournante de l'Europe », puisqu'elle se trouve être le point d'intersection de plusieurs grandes lignes internationales. En se plaçant au point de vue beaucoup plus restreint de la seule région de l'Est et de son approvisionnement charbonnier, on constate que de nombreuses voies ferrées de grand rendement partent de Strasbourg vers les diverses parties de son hinterland. On relève également que Strasbourg a, par rapport aux dix départements de l'Est, une situation moins excentrique que les charbonnages lorrains.

Mais le réseau des voies ferrées partant de Strasbourg présentait, au moment de la réintégration de l'Alsace à la France, la grave lacune de ne comporter que deux lignes pour les expéditions outre-Vosges : au nord, celle de Saverne et au sud celle de la Trouée de Belfort. Il était donc indispensable pour le port de Strasbourg de voir exécutée une percée des Vosges qui lui permettrait de communiquer directement avec les régions industrielles de Saint-Dié, d'Epinal et de Haute-Saône. Dès le 28 mars 1920, une loi décida la construction de la ligne de Strasbourg à Saint-Dié, la seule percée des Vosges qui présente un intérêt important pour la desserte du port charbonnier de Strasbourg. C'est seulement le 21 août 1928 que la nouvelle ligne fut ouverte au trafic. Grâce à une réduction des distances de 79 kilomètres pour

Saint-Dié et de 29 kilomètres pour Epinal (1), il allait désormais être possible aux charbonniers strasbourgeois d'entrer en compétition, à armes égales, dans toute la région des Vosges lorraines, avec les fournisseurs de charbons d'autres provenances (Sarre, Moselle, Belgique). Effectivement, cette ligne a, depuis son ouverture, rendu de grands services au négoce charbonnier strasbourgeois. Le tonnage des combustibles minéraux expédiés par cette voie depuis Strasbourg à des destinations au delà de Saales ont été les suivants :

1928 (21 août au 31 décembre)	11.559	tonnes
1929	61.312	—
1930	55.323	—
1931	101.216	—
1932	92.432	—
1933	88.950	—
1934	52.984	—
1935	51.170	—
1936	66.198	—
1937	93.007	—

Quant aux autres améliorations apportées depuis la guerre aux conditions d'expédition par fer depuis le port de Strasbourg, ce sont surtout des aménagements du réseau intérieur du port qui ont été réalisés (voies de triage, liaison directe avec le réseau général sans passer par la gare centrale de Strasbourg, etc). (2).

Les expéditions de combustibles par fer atteignent des chiffres considérables. Mais le manque de statistiques appropriées ne permet pas de connaître les détails de ce trafic, c'est-à-dire la décomposition du chiffre global par destinations principales. Le total des expéditions par fer des deux gares de Strasbourg-

---

(1) Au lieu de 166 kms. jusqu'à Saint-Dié et 177 kms. jusqu'à Epinal pour l'ancien trajet par le col de Saverne, il n'y avait plus à parcourir que 87 km. dans le premier cas et 148 kms. dans le second cas.

(2) A ce sujet on se rapporterait avec profit à un article très documenté de M. A. Uhry intitulé « Strasbourg, port ferroviaire », paru dans « La Navigation du Rhin » 1937, p. 399.

Neudorf et de Strasbourg-Port-du-Rhin s'est élevé, pour les charbons, pendant les dix dernières années aux chiffres suivants :

	Strasbourg-Neudorf	Strasbourg-Port-du-Rhin
1928	214.442 tonnes	684.905 tonnes
1929	264.365 —	845.742 —
1930	270.782 —	729.958 —
1931	234.586 —	746.983 —
1932	130.634 —	767.672 —
1933	121.287 —	873.604 —
1934	100.378 —	649.348 —
1935	109.519 —	702.290 —
1936	101.987 —	800.563 —
1937	95.347 —	1.104.409 —

Ces chiffres n'ont d'ailleurs qu'un intérêt très relatif car, en sus des tonnages destinés au commerce charbonnier de la région, ils comprennent les réexpéditions vers Bâle de charbons acheminés par le Rhin jusqu'à Strasbourg, ainsi que les approvisionnements de la métallurgie lorraine. De plus, ils contiennent également, et c'est là leur plus grand défaut, un certain tonnage, difficile à déterminer, de charbons qui ne sont pas d'importation rhénane. En effet, certains chantiers charbonniers du port reçoivent par fer des quantités assez importantes de charbons lorrains ou sarrois qui sont redistribuées depuis là par fer vers des destinations diverses.

B) Les transports par canaux.

Strasbourg est relié au réseau navigable de l'Est de la France par des canaux à grand rendement qui se rencontrent dans son port. Ce sont le canal du Rhône au Rhin et le canal de la Marne au Rhin.

Le canal du Rhône au Rhin déjà plus que centenaire, puisqu'inauguré en 1833, relie le Rhin au Rhône en passant par le Territoire de Belfort, le Doubs et le Jura. Construit pour les besoins de l'époque, il ne tarda pas à se révéler comme nettement insuffisant. Avant la guerre, les Allemands n'avaient aucun intérêt à la liaison par voie d'eau de Strasbourg avec le centre et le sud de la France; aussi, les travaux d'élargissement et d'aménagement du canal pour recevoir des péniches de 300 tonnes ne fu-

rent-ils exécutés qu'entre Strasbourg et Mulhouse, la partie après Mulhouse restant à un gabarit pour bateaux de très petit tonnage et étant de plus impraticable à toute navigation pendant plusieurs semaines par an à cause d'une alimentation insuffisante en eau dans la région de partage des eaux entre le bassin du Rhin et celui du Doubs. Après la guerre, d'importants travaux furent exécutés pour pallier à ces inconvénients. Mais, malgré cela, les expéditions par canal depuis Strasbourg à destination du bassin du Doubs n'ont pas atteint des tonnages bien considérables. Le canal du Rhône au Rhin sert donc surtout à l'approvisionnement charbonnier de la plaine d'Alsace entre Strasbourg et Mulhouse, si on fait abstraction de l'important trafic vers la Suisse, par le canal de Huningue, dont nous avons déjà parlé précédemment.

Mais le principal aménagement du canal du Rhône au Rhin a été certainement l'installation de la traction électrique (1) entre Strasbourg et Mulhouse. Cette modernisation des transports par eau dans la traversée de l'Alsace a eu pour résultat de réduire considérablement la durée des transports entre Strasbourg et Mulhouse par exemple. Il est à noter que cette installation de traction est née de la collaboration confiante de tous ceux qui avaient intérêt à la voir réalisée, à savoir les Pouvoirs Publics (les Conseils Généraux des deux départements, l'Office National de Navigation et l'administration du Port Autonome de Strasbourg), les Chambres de Commerce et les municipalités riveraines. Tous les intéressés continuent à collaborer pour l'exploitation, en vue de laquelle ils ont formé en commun une puissante société : « La Traction de l'Est. »

L'autre canal partant de Strasbourg, le *canal de la Marne au Rhin*, relie Strasbourg à la région industrielle de Nancy et sert pour ainsi dire d'épine dorsale à tout le système de voies navigables de l'Est : il reçoit, près de Gondrexange, le canal des Houillères, plus loin, il croise la Moselle rendue navigable depuis peu dans une partie française de son cours; il rejoint également le canal de l'Est qui permet des transports par eau depuis Strasbourg vers les régions d'Epinal et de la Haute-Saône.

Le canal de la Marne au Rhin avait été rendu accessible, dès avant la guerre, aux péniches de 300 tonnes et dès 1911 il était

(1) Elle a été installée en même temps entre Mulhouse et Huningue (Bâle) et a d'ailleurs été principalement mise à exécution pour favoriser le transit de Strasbourg vers la Suisse.

pourvu d'une alimentation en eau suffisante pour maintenir la continuité de la navigation pendant toute l'année. Mais, ce niveau a malgré tout été jugé insuffisant après la guerre, à la suite de l'augmentation considérable de trafic sur ce canal au départ de Strasbourg. On a donc fait d'importants travaux pour améliorer l'alimentation en eau au bief de partage des Vosges ; à cet effet, l'étang de Stock a été aménagé en un puissant réservoir de 3.900 hectares et de 7 millions de mètres cubes. En plus de ces améliorations, on vient également d'installer sur ce canal la traction mécanique qui a considérablement augmenté le rendement de celui-ci.

Parallèlement à ces améliorations des voies navigables elles-mêmes, il a été fait depuis l'armistice un puissant effort pour l'aménagement du port de canal de Strasbourg et sa soudure avec le port rhénan. La principale mesure de ce genre a été la création du Bassin des Remparts (1).

Tous ces perfectionnements des voies navigables au départ de Strasbourg ont eu pour résultat de développer les réexpéditions par eau de marchandises et spécialement de charbons à des prix défiant toute concurrence. Les chiffres de réexpédition par eau de combustibles depuis Strasbourg le prouvent surabondamment :

De Strasbourg (2) vers : (Milliers de tonnes)

	Alsace	Est (moins Alsace)	Centre et Région de Lyon
1927	152	276	13
1928	210	329	5
1929	183	286	1,5
1930	215	252	1,5
1931	204	281	1,8
1932	213	293	7
1933	251	255	1,4
1934	241	227	0,4
1935	240	236	2,9
1936	337	365	1,6
1937	323	367	0,25

(1) Pour plus de détails sur les questions techniques de la batellerie par canal, consulter : A. Uhry, « La Navigation du Rhin » 1933, p. 445.

(2) Ces chiffres sont des tonnages globaux d'expédition de houille sans discrimination possible des combustibles passant ou non par le commerce charbonnier.

Ces chiffres sont suffisamment éloquents, en ce qui concerne le développement de la réexpédition par eau depuis Strasbourg, pour se passer de commentaires. Ces possibilités de redistribution par eau à grande échelle sont un des grands avantages du port de Strasbourg, car nous verrons ultérieurement que le transport par eau constitue le moyen de transports de loin le meilleur marché. Or, le facteur prix joue particulièrement lorsqu'on se trouve en présence d'une marchandise volumineuse, pondéreuse et de très faible valeur comme le charbon.

SECTION II

Analyse des consommations des dix départements, par provenances de houilles

Comme nous venons de le voir, il est impossible de suivre d'une façon précise la marchandise depuis le lieu de production ou d'importation jusqu'au lieu de consommation. Pour pouvoir déterminer d'une façon au moins approximative la zone d'influence prépondérante de chaque provenance de charbon et les zones de friction et de concurrence entre elles, il convient d'examiner et de décomposer la consommation houillère de chacun des dix départements de l'Est. A cet effet nous possédons en France, depuis quelques années seulement, une source officielle : la Statistique de l'Industrie Minérale et des Appareils à Vapeur, éditée par le ministère des Travaux Publics et publiant les chiffres détaillés, par origines, de la consommation départementale de houilles et de cokes. Malheureusement ces chiffres paraissent avec un très grand retard.

Nous choisirons quelques années caractéristiques : tout d'abord la moyenne de la consommation dans les années de prospérité 1927 à 1931, ensuite l'année 1934, dernière année de livraison normale de charbons sarrois, 1935, première année après le rattachement de la Sarre à l'Allemagne en même temps qu'année d'application la plus sévère du contingentement des importations charbonnières, enfin 1936, première année de gouvernement de front populaire. (Les chiffres de 1937 ne paraîtront qu'en 1939).

CONSOMMATION DE HOUILLE DES 10 DEPARTEMENTS DE L'EST (1)
MOYENNE ANNUELLE 1927 à 1931 (*milliers de tonnes*)

Départements	Consommation totale	CHARBONS FRANÇAIS				CHARBONS IMPORTES				
		Total	Nord et Pas-de-Calais	Moselle	Hte-Saône Saône et Loire, Nièvre	Total	PAR FER		Navigation intérieure (2)	Sarre
							Réseau Est	Réseau A. L.		
Belfort	113	35	8	22	6	78	0,5	1	38	37
Doubs	300	147,5	34	60,5	49	153	10,5	10,5	36	82,5
Marne-Haute	192	159	112	46,5	0,5	33	0,5	0,5	3	25
Meurthe-et-Moselle	1059	556	214	337	5	503	94	12	71	322
Meuse	201	102,5	78	24	0,5	98,5	15,5	—	56	24
Moselle	1357	860	50	809	1	497	—	234	21	240
Rhin-Bas	1046	286	5	280,5	0,5	760	—	38	508	213
Rhin-Haut	802	256	27	211,5	17,5	546	—	26,5	344	174,5
Saône-Haute	137	99	37,5	18,5	43	37	—	1	12	23
Vosges	510	233,5	132	98	3,5	276,5	36,5	3	166,5	65

(1) Ces chiffres ne comprennent ni la consommation de houille des chemins de fer, ni les fines destinées à être transformées en cokes métallurgiques; mais par contre ils contiennent la consommation des agglomérés.

(2) Rhin et voies navigables de l'Est.

CONSOMMATION DE HOUILLE DES 10 DEPARTEMENTS DE L'EST EN 1934 (1)

(En milliers de tonnes)

Départements	Consommation totale	CHARBONS FRANÇAIS				CHARBONS IMPORTES				
		Total	Nord et Pas-de-Calais	Moselle	Hte-Saône Saône et Loire, Nièvre	Total	PAR FER		Navigation intérieure (2)	Sarre
							Réseau Est	Réseau A. L.		
Belfort	88	36	6	11	19	52	1	1	26	24
Doubs	277	133	33	59	39	144	5	25	38	73
Marne-Haute	124	94	59	27	8	30	1	1	5	17
Meurthe-et-Moselle	877	597	229	327	41	280	32	7	34	207
Meuse	191	117	81	23	13	74	6	3	44	19
Moselle	1132	682	41	635	6	450	2	207	54	186
Rhin-Bas	880	230	5	224	1	650	—	19	405	226
Rhin-Haut	677	224	18	184	19	453	—	32	258	163
Saône-Haute	124	92	35	11	46	32	1	2	7	22
Vosges	523	278	158	94	26	245	17	6	157	65

(1) Ces chiffres ne comprennent ni la consommation de houille des chemins de fer, ni les fines destinées à être transformées en cokes métallurgiques ; mais par contre ils contiennent la consommation des agglomérés.

(2) Rhin et voies navigables de l'Est.

CONSOMMATION DE HOUILLE DES 10 DEPARTEMENTS DE L'EST EN 1935 (1)

(En milliers de tonnes)

Départements	Consommation totale	CHARBONS FRANÇAIS				CHARBONS IMPORTES			
		Total	Nord et Pas-de-Calais	Moselle	Hte-Saône Saône et Loire, Nièvre	Total	PAR FER		Navigation intérieure (2)
							Réseau Est	Réseau A. L.	
Belfort	90,5	43,5	7,5	23,5	12,5	47	0,5	16	30
Doubs	239	166	32,5	89,5	40	73	4	19,5	46
Marne-Haute	105	90,5	54	31,5	5	14,5	0,5	3,5	5,5
Meurthe-et-Moselle	901	690	240	404,5	45,5	211	63,5	66	70
Meuse	158	120	87,5	24	8,5	38	4	9,5	22
Moselle	1150	733	50	675	8	417	35	327,5	65,5
Rhin-Bas	861	257	4	253	—	604,5	—	146	458,5
Rhin-Haut	637	242	14,5	206,5	20,5	394,5	—	159,5	235
Saône-Haute	111,5	96,5	32	13,5	48,5	15,5	1	5	9,5
Vosges	445	289	142	126	20,5	156	11,5	24,5	118

(1) Ces chiffres ne comprennent ni la consommation de houille des chemins de fer, ni les fines destinées à être transformées en cokes métallurgiques ; mais par contre ils contiennent la consommation des agglomérés.

(2) Rhin et voies navigables de l'Est.

CONSOMMATION DE HOUILLE DES 10 DEPARTEMENTS DE L'EST EN 1936 (1)

(En milliers de tonnes)

Départements	Consommation totale	CHARBONS FRANÇAIS				CHARBONS IMPORTES			
		Total	Nord et Pas-de-Calais	Moselle	Hte-Saône Saône et Loire, Nièvre	Total	PAR FER		Navigation intérieure (2)
							Réseau Est	Réseau A. L.	
Belfort	71	37	6,5	16,5	14	34	0,5	15	18
Doubs	227,5	168,5	32	86	47	59	4	18,5	32
Marne-Haute	114,5	99	66	25,5	7,5	15,5	—	4	6
Meurthe-et-Moselle	868,5	729,5	246	449	34	139	47,5	30,5	53
Meuse	171	126	95	20,5	10,5	45	3	7,5	32
Moselle	1156	647	37	605	5	509	3,5	405	85
Rhin-Bas	920,5	218	7	211	—	702,5	—	129,5	573
Rhin-Haut	496,5	236,5	12	202	22,5	260	—	144	115,5
Saône-Haute	108,5	91	34	15	41,5	17,5	1	4	11,5
Vosges	496	336	160,5	148	27,5	160	11,5	9	137,5

(1) Ces chiffres ne comprennent ni la consommation de houille des chemins de fer, ni les fines destinées à être transformées en cokes métallurgiques ; mais par contre ils contiennent la consommation des agglomérés.

(2) Rhin et voies navigables de l'Est.

Ces tableaux permettent de constater en détail l'évolution depuis 1927 de la proportion de charbons français et celle de charbons importés consommés dans les 10 départements. Les effets du contingentement ont été sous ce rapport assez différents suivant les départements. La plupart de ces derniers voient leur pourcentage de consommation de charbons importés, par rapport à leur consommation charbonnière totale, diminuer d'environ 20 % et même plus, tandis que quelques rares autres diminuent peu, ou en tous cas beaucoup moins, la proportion des charbons importés dans leur consommation totale.

En ce qui concerne la décomposition, suivant les origines, de la consommation de charbons français, on constate, sans répéter les chiffres cités, que, dans les trois départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, la quasi-totalité des charbons français est fournie par le bassin de la Moselle. D'autres départements, tels le Territoire de Belfort, le Doubs et la Meurthe-et-Moselle, accusent également une assez forte supériorité de consommation de charbons de la Moselle, ceux du Nord étant toutefois plus ou moins représentés suivant les cas. Enfin, dans la Haute-Marne et dans les Vosges, les charbons du Nord sont prédominants. Le département de la Haute-Saône consomme évidemment en majorité des charbons extraits sur place; en outre, c'est seulement dans le Doubs que les charbons de Haute-Saône et ceux du Centre atteignent un chiffre de consommation tant soit peu important et digne d'être mentionné.

En ce qui concerne les charbons étrangers, la Statistique de l'Industrie Minérale ne nous renseigne pas sur les origines, mais seulement sur le mode d'importation.

D'autre part, il n'existe pas de statistique officielle permettant de constater, pour les houilles seules, les pays d'origine de tous les charbons importés, consommés dans les dix départements. Il existe seulement une évaluation par l'Office de Statistique des Houillères de la répartition approximative des importations de combustibles (cokes compris et convertis en houille).

Pour rendre ce tableau plus compréhensible, il est indispensable de rappeler, à titre indicatif, la consommation de coke des 10 départements de l'Est pendant une année moyenne de crise, en 1935 par exemple.

CONSOMMATION de COKE des 10 DEPARTEMENTS en 1935
(*En milliers de tonnes*)

Départements	Total Général	Coke fabriqué en France			Coke importé			
		Total	avec du charbon français	avec du charbon importé	Total	Fer		Voies Navigables
						Réseau Est	Réseau A. L.	
Belfort . . .	7,5	5,5	3	2,5	2	—	0,5	1,5
Doubs	37	31,5	20,5	9,5	5,5	—	1,5	4
Marne-Hte.	19	18	14	4	1	—	—	—
M.-et-Mos. .	2301	1596	571	1025	705	674	12,5	17,5
Meuse . . .	51	49,5	20	29,5	1,5	—	1	—
Moselle . .	2762	1547	914	633	1214	0,5	1048	166
Rhin-Bas . .	127,5	95	15	80	32,5	1	4,5	27
Rhin-Haut .	72	43	10	33	29	—	—	26
Saône-Hte .	9,5	8,5	5,5	3	1	0,5	0,5	—
Vosges . . .	17	16	5,5	10,5	1	—	0,5	0,5

Ces chiffres indiquent très nettement que les deux départements grands consommateurs de coke sont la Moselle et la Meurthe-et-Moselle qui les utilisent surtout dans leurs hauts-fourneaux et aciéries. C'est de cette catégorie de consommation que nous avons dit qu'elle sortait du cadre du marché charbonnier.

En ce qui concerne les autres huit départements, ils ont une consommation de coke beaucoup plus modeste qui est principalement le fait de certaines industries et surtout des besoins domestiques pour le chauffage central des maisons d'habitation.

Ces tonnages de coke, vu leur relative modicité, passent par le commerce charbonnier de gros et de détail.

Ceci dit, essayons de dégager les provenances de tous les combustibles étrangers, consommés dans les 10 départements. Pour deux années caractéristiques, 1930 et 1935, les tonnages se répartissent environ de la façon suivante :

REPARTITION APPROXIMATIVE DES IMPORTATIONS DE COMBUSTIBLES

(à l'exclusion de la consommation des mines de houille et des grands réseaux de chemin de fer)

Tous combustibles (coke converti en houille) (*milliers de tonnes*)

ANNEE 1930

Départements	Grande-Bretagne	Allemagne	Belgique	Pays-Bas	Pologne et divers
Territoire de Belfort ..	4	27,9	13,8	8,8	1
Doubs	18,1	36,9	19,3	12	2,4
Haute-Marne	1	6,9	5,7	2,2	0,2
Meurthe-et-Moselle	126,4	1971	682	675,9	28,3
Meuse	9,7	55,9	29,5	17,8	2
Moselle	117	3049,3	830,7	1048,2	30,9
Bas-Rhin	68,9	488,3	216,7	154,7	16,6
Haut-Rhin	34,7	256,3	109,5	81,7	8,3
Haute-Saône	1,4	11,1	4,7	3,6	0,4
Vosges	17,4	110,8	52,9	35,2	4

ANNEE 1935

Départements	Grande-Bretagne	Allemagne	Belgique	Pays-Bas	Pologne et divers
Territoire de Belfort ..	0,4	21,3	21,1	10,4	0,3
Doubs	2,8	64	10,6	14	3
Haute-Marne	2,8	8	7,3	2,3	0,6
Meurthe-et-Moselle	8,2	1183,3	897,8	367,2	2,8
Meuse	1,4	31	34,6	10,7	0,6
Moselle	2,5	2118	448,8	247	1,1
Bas-Rhin	23,7	570,9	30,6	108,6	26,3
Haut-Rhin	7	365,8	21,3	67,4	13,6
Haute-Saône	0,6	13,6	3,5	2,3	0,6
Vosges	4,6	117,4	15,8	26	7,1

On constate donc par là que le charbon allemand constitue, dans tous les départements, le charbon étranger le mieux représenté. C'est là un fait tout naturel, vu la puissance d'extraction des charbonnages allemands et leur proximité géographique de la région de l'Est. On se rend compte dès lors que celui qui détiendra l'approvisionnement en charbons allemands du marché de l'Est, aura une puissance très grande et pourra, pour peu que ses conditions d'achat soient avantageuses, dicter plus ou moins la loi sur ce marché.

DEUXIÈME PARTIE

L'organisation du marché charbonnier

La distribution du charbon depuis le producteur jusqu'au consommateur est effectuée par le négoce charbonnier. En principe, ce dernier comprend trois stades bien distincts :

La production (mines françaises et importateurs);
la répartition assurée par le commerce de gros;
la distribution assurée par le commerce de détail.

En ce qui concerne l'importation, il faut mettre au même degré que la production française uniquement les importateurs maritimes ou rhénans. En effet, ceux-ci sont caractérisés par la très grosse importance des arrivages et la nécessité de leur stockage sur d'importants chantiers. Ils jouent donc le même rôle vis-à-vis du commerce que les producteurs français. Les importateurs par voie terrestre ou navigable (autre que le Rhin), par contre, fonctionnent comme des négociants en gros et sont à assimiler à ces derniers.

Est considéré comme négociant en gros celui qui, achetant départ chantiers importateurs maritimes ou départ mines françaises ou étrangères, approvisionne habituellement les marchands détaillants et la consommation dite de moyenne et de grande industrie.

Ce sont là des définitions des échelons de principe du marché charbonnier; la réalité est beaucoup plus complexe. En effet, le plus souvent une même entreprise réunit plusieurs activités élémentaires, et ceci dans une mesure différente pour chaque cas individuel. Mais pour la commodité de l'exposé, nous conserverons quand même cette division.

Les producteurs ont un intérêt évident à ce que le renchérissement du charbon, du fait de son passage par le négoce, soit réduit au minimum et à ce que le charbon arrive aussi bon marché que possible chez le consommateur. Pour ce motif, et également pour s'assurer un débouché stable, les producteurs ont une tendance naturelle à accaparer le négoce charbonnier ou à essayer d'assurer la distribution du charbon sans son intermédiaire. Aussi, dans son remarquable ouvrage sur « le commerce et l'organisation des marchés », M. Henry Laufenburger a-t-il classé le négoce charbonnier dans le chapitre consacré au commerce des entreprises individuelles ou cartellisées en insistant sur le lien entre la production et le commerce qui se manifeste sous des formes diverses.

Pour tous ces motifs, nous nous voyons forcés d'insister particulièrement sur l'organisation de la production et de l'importation qui sont les véritables clefs du marché.

Nous diviserons donc cette partie en trois chapitres :

1° Les principaux concurrents de l'importation strasbourgeoise.

2° L'importation strasbourgeoise.

3° Les caractères généraux du négoce de gros et de détail dans la région de l'Est.

CHAPITRE PREMIER

Les principaux concurrents de l'importation strasbourgeoise : Les producteurs français et le cas spécial des charbonnages de la Sarre

SECTION I

Les charbonnages de la Moselle

Les houillères mosellanes fournissent, on se le rappelle, 70 % de la consommation de charbons français dans les dix départements de l'Est. Elles constituent donc le principal concurrent de l'importation strasbourgeoise qui, elle, fournit la plus grosse quantité des charbons d'importation consommés dans la même région. Il convient donc d'étudier leur organisation commerciale pour pouvoir se rendre compte de l'importance exacte du rôle qu'elles jouent sur le marché.

Pour comprendre entièrement l'organisation actuelle, il faut remonter à l'état de choses qui existait dans le bassin avant la guerre.

En 1914, les sociétés exploitantes étaient au nombre de trois :

1° *La société en commandite « Les Petits Fils de François de Wendel »* qui dirigeait également les entreprises métallurgiques d'Hayange et celles de Jœuf en Meurthe-et-Moselle (au moyen d'une société filiale française), exploitait les concessions de Forbach-Styring (Petite Rosselle) et de Schœneck. Les houillères de Wendel, entièrement aux mains de capitaux indigènes, furent les premières à être exploitées intensivement. Aussi avaient-elles l'extraction annuelle de loin la plus forte. En 1913, elles produisaient 2.200.000 tonnes sur une extraction totale du bassin de 3.780.000 tonnes.

2° *La société « Saar und Mosel, Bergwerksgesellschaft zu Karlingen »* avait ses principaux sièges d'exploitation à Carling, à l'Hôpital et à Merlebach. Cette société, qui avait longtemps végété entre les mains d'un groupe financier belge, avait été rachetée, en 1900, par la « Dresdner Bank » pour le compte d'un groupe de grands industriels et de financiers allemands où la prépondérance appartenait à MM. Auguste Thyssen et Hugo Stinnes. A partir de ce moment, la société, entièrement entre les mains de l'industrie westphalienne, connut un essor considérable, de sorte que son extraction s'éleva en 1913 à 1.200.000 tonnes. En 1916 la société passa sous le contrôle exclusif du groupe Stinnes.

3° *La « Bergwerks-Aktiengesellschaft La Houve »*, dont la majorité des actions était détenue par un groupe d'industriels alsaciens. En 1913, elle totalisa une extraction d'environ 370.000 tonnes.

Outre ces trois entreprises en exploitation, de nombreuses concessions inexploitées se trouvaient dans des mains diverses. Les forges de Rombas en possédaient sept; les entreprises sarroises « Dillinger Hütten, Gebrüder Stamm et Rœchling » s'en étaient fait attribuer plusieurs à chacune d'entre elles. Le reste des concessions était passé progressivement entre les mains d'une société au capital de 16 millions de marks, la « Internationale Kohlenbergwerks-Aktiengesellschaft », qui appartenait en commun à un consortium franco-allemand. La participation française comprenait principalement la Banque de l'Union Parisienne et la société des Hauts Fourneaux et Fonderies de Pont-à-Mousson. Il faut d'ailleurs noter que les essais d'exploitation tentés par cette société en 1912 échouèrent tant pour des raisons financières que techniques.

Après la guerre, à la suite de la mise sous séquestre des biens allemands en France, l'Etat procéda à une nouvelle répartition des concessions (1).

La plus grande partie des concessions (la totalité de celles exploitées) de l'ancienne société « Saar und Mosel » fut remise aux houillères sinistrées du Nord et du Pas-de-Calais, à valoir sur

(1) La Société de Wendel et La Houve furent les seules à ne pas être touchées par la mise sous séquestre, excepté toutefois cette dernière pour la tranche allemande de son capital.

les créances de dommages de guerre de ces dernières (2). Celles-ci constituèrent le 12 décembre 1919, avec l'appui de plusieurs autres grands charbonnages chargés d'apporter les fonds de roulement, l'actuelle société Sarre et Moselle à qui l'Etat français, par contrat du 31 janvier 1920, a amodié, pour 99 ans, la mine et les dépendances.

Les concessions inexploitées furent réparties de la façon suivante :

1° *L'ancien domaine Rœchling* et la partie du domaine de Saar und Mosel qui n'avait pas échu à Sarre et Moselle, furent attribués à la Société des Charbonnages de Faulquemont qui est née de l'association des Aciéries de Longwy, des Forges et Aciéries de la Marine, des Hauts-Fourneaux de Pont-à-Mousson, de Mokta el Hadid et des Aciéries de Micheville.

2° Une partie des concessions de l'ancienne « *Internationale Kohlenbergewerks-Aktiengesellschaft* » furent amodiées, en 1930, à la Compagnie des Mines de Saint-Avold.

3° *Les anciennes concessions de Dilling* furent amodiées à la société des Charbonnages de Haute Vigneule qui a été formée par un groupe comprenant la Société Lorraine Minière et Métallurgique, les Mines et Usines de Rédange-Dilling et les Fonderies de Pont-à-Mousson.

4° *Les anciennes concessions Hostenbach* furent attribuées à la société des Charbonnages de Longeville, constituée en 1920 par la Société Lorraine Minière et Métallurgique qui en détient 5/6 des actions.

Actuellement les entreprises en présence dans le bassin de la Moselle sont au nombre de quatre; deux d'entre elles sont en exploitation et fournissent ensemble la totalité de l'extraction houillère du bassin; deux autres ont des puits en préparation depuis respectivement 1929 et 1930 et vont entrer incessamment en activité normale.

---

(2) L'attribution de cette importante exploitation aux houillères sinistrées du Nord et du Pas-de-Calais fut très vivement critiquée. On se rapporterait avec fruit, à ce sujet, à l'ouvrage de M. Henry Laufenburger, « l'Industrie sidérurgique de la Lorraine désannexée et la France. » L'auteur y soutient avec raison que le dédommagement des charbonnages du Nord aurait dû être temporaire, comme le dommage subi. D'autre part, géographiquement et économiquement, les charbonnages de la Moselle étaient prédestinés, à son avis, à compléter le domaine des mines de fer de l'industrie sidérurgique lorraine et à lui être rattachés.

Les entreprises actuellement en exploitation sont :

1° *Les houillères de Petite Rosselle,* appartenant à la Société de Wendel, qui étaient déjà avant la guerre un gros producteur, sont restées stationnaires au point de vue du tonnage de leur extraction. Celle-ci, de 2.200.000 en 1913, est passée à 2.880.000 tonnes en 1935. Signalons qu'en 1924 l'Etat français, alors propriétaire des Mines Domaniales de la Sarre, amodia à la Société de Wendel les mines de Gross-Rosseln qu'elle exploitait déjà avant la guerre et dont les galeries sont en Sarre et la sortie des puits en France.

2° *La Société Sarre et Moselle* a connu depuis la guerre un développement considérable, si bien qu'elle est devenue, avec une production de 3.360.000 tonnes, en même temps que la mine la plus importante de Moselle, la deuxième houillère de France (1). En effet, Sarre et Moselle a pris à bail en 1931, pour une durée de vingt-cinq années, la concession des Mines de la Houve. De plus, en 1924, la société avait obtenu de l'Etat français, propriétaire des Mines Domaniales de la Sarre, l'amodiation des gisements de Carlsbrunn situés en Sarre, mais exploités depuis des puits situés en territoire français. Le retour de la Sarre à l'Allemagne avait remis en question le sort de cette concession, où l'exploitation avait été très poussée pendant les dernières années. Sarre et Moselle avait prévu les conséquences possibles de cet événement et, pour y parer, avait entrepris dès 1930 l'équipement d'un nouveau siège à Cuvelette. Finalement un accord put intervenir en vertu duquel le Gouvernement allemand amodiait à Sarre et Moselle la concession de Carlsbrunn à des conditions analogues à celles du précédent contrat (2).

Les deux sociétés dont les puits sont en préparation sont :

1) *Les charbonnages de Faulquemont,* dont les travaux d'aménagement ont été commencés au mois de juillet 1930 sous le régime des prestations en nature. Actuellement les travaux sont poussés activement, si bien qu'ils se trouvent déjà sur le stade

(1) Après Anzin dont l'extraction était de 3.397.000 tonnes en 1935.

(2) Une solution identique est intervenue pour la concession de Gross-Rosseln qui avait été amodiée en 1924 aux mêmes conditions à la Société de Wendel.

d'achèvement, l'extraction ayant commencé, mais sur une échelle encore réduite, il est vrai (1). L'exploitation normale pourra, selon toutes les prévisions, commencer fin 1938. L'équipement en voie d'achèvement est conçu pour une extraction annuelle de 1.800.000 tonnes environ. Notons qu'en 1937 les Charbonnages de Faulquemont ont absorbé la Société des Charbonnages de Haute Vigneule qui leur a fait apport de ses concessions.

2° *La Compagnie des Mines de Saint-Avold*, dont les travaux de mise en valeur du gisement ont commencé en 1929, également au titre des prestations en nature. Actuellement les travaux y sont activement poussés. Le puits avait atteint, fin 1937, la profondeur de 500 mètres, les veines charbonnières à exploiter se trouvant à 530 mètres. On espère arriver à cette profondeur au courant de 1938. Les travaux de forage ont été particulièrement délicats à cause d'importantes infiltrations d'eau; les installations de jour sont pour ainsi dire terminées, de sorte que l'exploitation normale pourra commencer d'ici deux ans.

Au point de vue commercial, le bassin lorrain comprend donc en ce moment, et pour un certain temps encore, uniquement deux firmes : Sarre et Moselle et Petite Rosselle (de Wendel). On y est arrivé à un degré de concentration qui n'a de pareil dans aucun autre bassin houiller français. Ce fait même explique pourquoi, au jour où les nécessités économiques ont forcé les houillères françaises à cesser de se faire mutuellement une concurrence ruineuse, les mines du bassin de la Moselle sont arrivées à créer l'organisme de coordination le plus complet. En effet, elles ont fondé, au courant de l'année 1928, un comptoir de vente, dénommé « Comptoir de Vente des Charbons Lorrains » ou par abréviation « Charlor », chargé de la vente exclusive des charbons de ces mines dans un certain nombre de départements. L'accord entra en vigueur le 1er décembre 1928; le contingent accordé à chaque participant par rapport aux ventes totales du comptoir fut fixé respectivement à :

Petite Roselle, 34 %, Sarre et Moselle, 48 %, La Houve, 18 %.

---

(1) L'extraction qui avait été de 55.000 tonnes en 1937 a atteint 53.900 tonnes pendant le premier semestre de 1938.

Quant aux prix, on s'était basé sur les ventes respectives des houillères intéressées durant les trente derniers mois ayant précédé le 1er juillet 1928. En 1929 « Charlor » créa un tarif par zones, prix départ Béning. Un accord intervint avec les Mines Domaniales de la Sarre qui adoptèrent le même tarif et s'engagèrent à ne pas concurrencer Charlor dans un certain rayon.

En juillet 1930, le contrat de Charlor qui expirait le 1er novembre 1930, fut prorogé jusqu'à juillet 1935. Le rayon de compétence de Charlor fut étendu à 29 départements du Centre et de l'Est (des Ardennes à la Corrèze et à la Savoie). Dans ce territoire Charlor a l'exclusivité de vente à toute la clientèle effective, sauf un faible tonnage vendu directement sur le carreau des mines et les ventes aux cokeries et aux grands réseaux de chemin de fer. Le contrat de Charlor qui expirait en 1935 a été renouvelé jusqu'en 1940. A ce moment sans doute les deux nouvelles houillères seront en pleine activité et la question se pose si le bassin lorrain continuera à former, au point de vue commercial, un bloc aussi compact que par le passé.

SECTION II

Les charbonnages du Nord et du Pas-de-Calais

Le bassin du Nord et du Pas-de-Calais est, on le sait, le plus puissant de France, sans jouer toutefois dans la région de l'Est un rôle bien considérable.

La concentration des entreprises y est également très forte, puisque douze compagnies (1) totalisent 95 % de la production du bassin. Au point de vue commercial, le principe traditionnel des mines du Nord et du Pas-de-Calais a toujours été celui de l'indépendance de chaque producteur qui fixe à son gré ses prix de vente et assure par ses propres moyens le placement de ses produits.

---

(1) Ces douze compagnies sont : Anzin, Aniche, Courrières, Lens, Bruay, Vicogne-Dreux-Drocourt, Marles, Béthune, Dourges, Liévin, Ostricourt, Douchy.

Jusqu'en 1932, l'action collective en matière commerciale s'était bornée à quelques réalisations timides qui ont laissé à peu près intacte la liberté des producteurs. On s'était en général borné à des ententes de principe au sujet des tarifs de vente; mais la complexité même du tarif homologué, avec ses nombreuses subdivisions, contribuait à donner un caractère très relatif aux engagements qui s'attachaient à son observation. L'instrument de ces ententes a été le « comptoir d'expansion des mines du Nord et du Pas-de-Calais », établi à Douai.

Depuis 1932, les accords intervenus entre les mines du Nord et du Pas-de-Calais pour la fixation des conditions de fonctionnement du Comptoir de Douai ont considérablement évolué; celles-ci ont à nouveau été révisées fin 1935 sous l'égide du gouvernement. Ces nouveaux accords permettent au Comptoir de Douai de discuter et de répartir entre les mines les gros marchés relatifs aux chemins de fer et aux services publics. Il devra de plus approuver tous les marchés passés par une mine et relatifs à des fournitures supérieures à 3.000 tonnes par an; il recevra en communication de toutes les mines, toutes les factures, avoirs, bordereaux et écritures quelconques concernant le règlement des fournitures de charbon et la rémunération des négociants et intermédiaires. Le Comptoir de Douai, malgré toutes les modifications qu'il vient de subir, n'en reste pas moins uniquement un organe de contrôle. Il n'est pas un comptoir de vente chargé de la vente exclusive de la production de ses adhérents. Il n'y a donc pas dans le bassin du Nord et du Pas-de-Calais cette direction commerciale unique qui fait la force et l'unité du bassin de la Moselle. L'organisation de vente des diverses mines du bassin est très variée, mais les modes de vente se réduisent d'habitude à quatre :

a) vente directe par les services commerciaux de la mine aux chemins de fer, centrales électriques, gros métallurgistes et en général aux gros consommateurs.

b) vente par des représentants qui sont des employés de la compagnie ;

c) vente par des agents exclusifs au profit desquels les mines se désaisissent du droit de vendre dans certaines zones. Certains

agents exclusifs sont des négociants ayant chantier (fond de commerce) et n'étant nullement sous la dépendance des compagnies. C'est un système assez fréquent employé dans la région de l'Est, où les agents exclusifs sont souvent des filiales ou des succursales de maisons charbonnières strasbourgeoises.

d) vente par l'intermédiaire de négociants qui sont les acheteurs habituels de la mine, mais qui n'ont aucun droit d'exclusivité.

Ce manque de cohésion diminue considérablement l'importance du bassin du Nord et du Pas-de-Calais en tant que facteur commercial déterminant sur le marché de l'Est, où il joue déjà, par ailleurs, au point de vue du tonnage, un rôle secondaire.

Quant aux rapports entre les mines du bassin de la Moselle et celles du Nord et du Pas-de-Calais, il convient de noter qu'une concurrence serrée les a souvent opposées. Mais la crise a obligé les producteurs français à cesser leurs compétitions; le 29 mai 1931, un accord, modifié le 15 avril 1932, est intervenu entre eux. Ces accords « intermines » ou conventions de débit instituent une sorte de contingentement national qui a pour but de garder à chacun des trois groupes producteurs (Nord, Est, Centre-Midi), son importance relative sur le marché français en « réglant le montant de ses ventes de façon à réaliser au cours de chaque année un coefficient de vente identique à la moyenne de vente des années références 1929-1930. » Chaque groupe se voit assuré une zone de vente propre. Le dépassement des contingents et l'immixtion d'un groupe dans la zone d'influence de l'autre, entraînent des pénalités. Ces accords, qui devaient faire cesser, dans une certaine mesure, la concurrence entre houillères nationales, se révélèrent d'une application assez difficile. Il faut d'ailleurs signaler qu'au début de 1938 ils ont été dénoncés par les houillères lorraines qui, vu l'augmentation de leur production malgré la crise persistante, se sentaient entravées dans leur expansion par un essai de stabilisation des ventes sur la base d'une répartition vieille de huit ans. Des négociations sont prévues pour trouver une nouvelle formule d'entente entre les houillères françaises, mais il ne semble pas qu'on soit près d'aboutir à une réglementation qui donne satisfaction à tout le monde.

SECTION III

Les charbonnages de la Sarre

On sait qu'en vertu des articles 45 et 48 du Traité de Versailles, l'Etat français se voyait attribuer la propriété des Mines Fiscales de la Sarre « en compensation de la destruction des mines de charbon du Nord de la France et à valoir sur le montant de répartition de dommages de guerre dûs par l'Allemagne. » La seule restriction à cette propriété était la possibilité pour l'Allemagne de racheter les mines, au cas où le Territoire de la Sarre opterait pour un retour à l'Allemagne dans un plébiscite prévu pour 1935.

Le Territoire de la Sarre n'ayant pas tardé à être intégré au système douanier français, les Mines Domaniales furent quasiment considérées comme un producteur français (1), d'autant plus que, géographiquement, le bassin sarrois forme un tout avec le bassin de la Moselle. Une étroite collaboration s'était établie dans la politique commerciale de ces deux producteurs. Dès 1929 un accord était intervenu sur la question des prix, comme nous l'avons déjà mentionné précédemment. En 1932, les Mines Domaniales participèrent aux accords « intermines » qui réglaient les rapports entre producteurs français. A cet effet elles avaient formé avec les charbonnages lorrains un groupement connu sous le nom de « groupe des houillères de l'Est. » Cet état de choses a eu pour conséquence un très fort développement de la vente en France de charbons sarrois. Celle-ci atteignait en 1934 4.279.000 tonnes, c'est-à-dire 42 % de la production du bassin de la Sarre.

L'issue du plébiscite changea du tout au tout le problème des charbons sarrois.

Les mines sarroises redevenant mines étrangères devaient être traitées comme telles, c'est-à-dire soumises au contingentement. La position des milieux économiques français, en ce qui concerne les charbons sarrois, était fort simple. Elle était guidée par le désir de réduire, autant que faire se pouvait, les achats en Sarre. Le principal argument qu'on faisait valoir était qu'il n'y

(1) Il y avait encore en Sarre, outre les Mines Domaniales, une seule houillère : les Mines de Frankenholz dont le capital était en grande majorité en mains françaises. Les mines de la Warndt (Carlsbrunn et Gross-Rosseln) ne comptent que pour mémoire dans le bassin sarrois, puisque seules leurs galeries sont situées en Sarre, les puits étant en France.

avait aucun besoin économique à maintenir un contingent trop élevé de charbons sarrois, car ceux-ci ne se différencient guère, qualitativement, de ceux des charbonnages lorrains dont le tonnage d'extraction est en hausse continuelle et sera encore augmenté lors de la mise en service des puits en préparation de Faulquemont et de Saint-Avold.

Les accords de Rome et de Naples qui ont réglé les modalités du retour à l'Allemagne du Territoire de la Sarre, ont résolu de la façon suivante le problème charbonnier :

L'Etat allemand rachète les Mines Domaniales au prix de 900 millions de francs qui sont payés :

1° par la récupération de la monnaie française circulant dans le Territoire. .

2° par des livraisons gratuites pendant cinq ans de 2.000.000 de tonnes de charbon sarrois qui revêtent ainsi le caractère de prestations en nature;

3° par les redevances des mines de la Warndt amodiées aux sociétés de Wendel et Sarre et Moselle qui devront continuer à les verser à l'Etat français pendant cinq ans (2).;

4° par la prise en charge par le Gouvernement allemand des dégâts en surface constatés après la prise de possession des mines.

En plus du contingent annuel de 2 millions de tonnes, aucune tonne de charbon en provenance de la Sarre ne peut, en principe, franchir la frontière. Il en résulte, par rapport aux livraisons effectuées avant 1935 — environ 4.100.000 tonnes pour la moyenne des années 1932 à 1934 — une réduction de plus de moitié des importations de charbon sarrois, ce qui constitue une proportion plus forte que si on leur avait appliqué le régime du contingentement en vigueur pour les importations charbonnières d'autres provenances.

Il avait été décidé qu'en principe le charbon sarrois pénétrant en France en vertu de l'accord de Naples serait réservé aux services publics, aux chemins de fer, aux centrales électriques, aux usines à gaz et à la grosse métallurgie. Le reste de l'industrie et les foyers domestiques ne pouvaient donc bénéficier de ces livraisons. Vu le mécontentement, à ce sujet, de larges milieux

(2) Les deux sociétés ont d'ailleurs obtenu à titre privé l'engagement du gouvernement allemand d'observer le contrat d'amodiation primitif.

économiques de la région de l'Est, on a aménagé une place à cette dernière catégorie de consommateurs en réduisant la part de la première à environ 1.400.000 tonnes.

La création de l'organisme d'importation et de répartition du contingent sarrois fut entourée de luttes particulièrement âpres entre les intérêts en présence. D'une part les houillères lorraines auraient désiré avoir la haute main sur la distribution des charbons sarrois en France. D'autre part, le Kohlensyndikat qui, dès le rattachement de la Sarre à l'Allemagne, avait obtenu l'affiliation des mines sarroises à son organisation, avait créé, en communauté avec la Compagnie Générale Charbonnière de Strasbourg et la Société des Anciens Etablissements Neuerburg, une société d'importation : le « Comptoir de Charbons Sarrois », en abrégé « Charsar », auquel il avait donné l'exclusivité de vente en France des charbons sarrois.

Sous la pression de l'opinion publique, le gouvernement décida de réglementer la répartition du contingent sarrois. En effet, il s'était formé également une « Union des Consommateurs et Importateurs de Charbons de la Sarre » qui désiraient être approvisionnés en combustibles sarrois au prorata de leurs achats antérieurs aux Mines Domaniales.

La réglementation qui fut finalement adoptée ne consacra entièrement aucune des thèses en présence.

Le contingent de 2.000.000 de tonnes fut réparti en deux tranches :

1° Les charbons destinés aux services publics, compagnies de chemin de fer, de gaz et d'électricité se chiffrant à 1.500.000 tonnes. Cette première tranche, appelée contingent A, est vendue directement par le Kohlensyndikat aux consommateurs qui règlent le montant de leurs factures à la Banque de France pour le compte du Trésor.

2° Les charbons destinés au commerce charbonnier, soit 500.000 tonnes. Ce tonnage se subdivise en deux catégories, à savoir :

a) Le contingent B de 380.000 tonnes à répartir entre ses membres par l'Union des Consommateurs de Charbons de la Sarre, proportionnellement à leurs droits acquis en 1933-1934.

b) Le contingent de 120.000 tonnes que la Société Charsar peut utiliser à son gré.

Les licences des contingents A et B sont gérées par l'Union des Consommateurs et Importateurs sous le contrôle d'une commission spéciale siégeant aux anciens bureaux des Mines Domaniales à Paris et composée du directeur des mines, d'un représentant de la Chambre de Commerce de Paris, d'un représentant du Comité des Houillères, d'un représentant des importateurs et d'un secrétaire ayant voix délibérative (1).

En pratique c'est, malgré tout, la société Charsar qui réalise l'importation des charbons sarrois destinés au commerce, mais on lui a enlevé le droit de répartir à sa guise les tonnages du contingent B. L'Union des Consommateurs et Importateurs se contente de gérer les licences et de les délivrer, sur demande, aux ayants droit suivant le pourcentage prévu. Mais ceux-ci ne reçoivent le charbon que s'ils ont conclu un contrat commercial avec Charsar qui ne pourra contenter la demande uniquement dans la mesure où elle dispose du charbon demandé. En résumé. l'Union des Consommateurs délivre les licences, mais n'a pas le charbon et Charsar a du charbon, mais ne possède pas les licences (à part évidemment, celles du contingent C qui lui est personnel). Tous les conflits possibles entre Charsar et l'Union des Consommateurs sont réglés par la commission spéciale dont il a été question plus haut.

La solution adoptée donne donc la prépondérance dans l'importation des charbons de la Sarre à la puissante Compagnie Générale Charbonnière de Strasbourg (2) qui est largement représentée dans le conseil d'administration de Charsar.

De ce fait la Société Charsar, même si elle n'effectue pas la distribution du charbon sarrois entièrement à sa guise, ne constitue pas une concurrence à l'importation strasbourgeoise, mais plutôt son complément. D'ailleurs, la Compagnie Générale Charbonnière a reçu de Charsar l'exclusivité de vente des charbons sarrois dans les douze départements de l'Est qui constituent son rayon de vente exclusive des charbons de la Ruhr.

---

(1) Arrêté du ministre des Travaux Publics, paru au Journal Officiel, Débats Parlementaires, 23 février 1935, p. 637.

(2) La société des Anciens Etablissements Neuerbourg a également une assez forte participation dans la société Charsar. A ce titre un pourcentage de 15 % du contingent spécial de Charsar lui est réservé en propre.

CHAPITRE DEUXIÈME

L'importation strasbourgeoise

L'importation rhénane qui est assimilable à l'importation maritime, joue vis-à-vis du négoce charbonnier le même rôle que la production française. Elle est donc, à côté de la production nationale, la deuxième source d'approvisionnement du commerce charbonnier de la région de l'Est.

Le rôle des importateurs strasbourgeois est avant tout un rôle de distribution. Ils reçoivent par voie rhénane, des mines étrangères, de très grandes quantités de combustibles qu'ils répartissent entre les grossistes et les grands consommateurs de l'hinterland du port au prorata de leurs besoins respectifs. Leur rôle constitue une nécessité économique ; en effet, comme nous l'avons vu précédemment, les marchandises expédiées par voie rhénane sont obligées d'emprunter à partir de Strasbourg, pour pénétrer dans la totalité de la région de l'Est, un autre moyen de transport (fer ou canal). Il faut donc à Strasbourg, point terminus de l'expédition rhénane, un manutentionnaire spécialisé dans les charbons qui exécute le transbordement du chaland rhénan sur péniche de canal ou sur wagon. Mais, ce qui plus est, le charbon arrive à Strasbourg par cargaisons importantes (500 à 1000 tonnes) dont chacune dépasse de beaucoup les besoins immédiats de chaque consommateur ou même d'un grossiste moyennement important. Il est donc indispensable que l'importateur strasbourgeois fractionne les arrivages selon les besoins de chacun. C'est là une des caractéristiques qui distingue les importations maritimes ou rhénanes des importations terrestres qui se font par wagons de 10, 20 et au maximum 40 tonnes, tonnage à la portée des besoins immédiats de chaque revendeur ou même consommateur industriel moyen.

Mais la fonction principale et aussi la plus originale de l'importation strasbourgeoise, c'est de servir d'organe régulateur entre la production, la consommation et le transport. En effet, on

peut dire qu'en général l'extraction des mines de houille se fait à rythme uniforme. Mais il n'en est pas de même des transports rhénans qui sont arrêtés, ralentis ou renchéris pendant une certaine partie de l'année, par suite du régime du fleuve. D'autre part, la consommation n'est pas non plus régulière. Elle subit des à-coups et présente son maximum d'intensité en hiver, c'est-à-dire à une époque où les transports rhénans sont plus difficiles. Les maisons importatrices servent donc de régulateurs. Grâce à leurs stocks importants, la consommation est à même de se couvrir à tout moment en charbon de quelque sorte que ce soit. Ce rôle a été particulièrement utile à des périodes de ravitaillement difficile du marché, comme celles occasionnées fin 1936 et début 1937 par la diminution de production des houillères nationales consécutive à l'application de la semaine de 40 heures et des nouvelles lois sociales.

En effet, grâce aux réserves constituées par les stocks du port de Strasbourg, l'industrie de l'Est n'a pas souffert à ce moment de la pénurie de combustibles, alors que le reste de la France a été gravement atteint par la crise. Il est donc établi que le négoce strasbourgeois d'importation remplit une fonction indispensable, vu les conditions de l'approvisionnement charbonnier rhénan, et qu'il s'est parfaitement adapté dans la pratique au rôle qu'il doit remplir.

Grâce à cette régularité dans l'approvisionnement charbonnier, joint à une politique des prix adéquate, les consommateurs importants de la région de l'Est sont déchargés du souci de constituer eux-mêmes des réserves de charbon pour les périodes de ravitaillement difficile, ce qui leur occasionne une économie considérable de fonds de roulement. Ils ont donc pris l'habitude de traiter avec un ou plusieurs importateurs grossistes des marchés de fourniture annuels pour un tonnage fixe représentant la totalité de leur consommation et livrable au cours de l'année au fur et à mesure de leurs besoins, les prix facturés étant ceux du jour de la livraison.

Mais ces réserves des importateurs strasbourgeois qui leur donnent la possibilité, en même temps de parer aux à-coups pouvant se produire dans l'apport des combustibles et de faire face aux besoins toujours variables de la consommation en tenant compte de l'activité de l'industrie et des alternatives saisonnières,

occasionnent d'importantes immobilisations. En effet, si l'on compte à titre d'exemple seulement, 250 francs par tonne (moyenne de la valeur des charbons domestiques et industriels) de charbon stocké, on se rend compte quelle valeur considérable représente un stock de 100.000 tonnes. D'ailleurs, les statistiques des douanes attestent suffisamment de l'important roulement de capitaux que comporte l'importation strasbourgeoise (1). C'est un des motifs qui explique pourquoi les firmes d'importation doivent nécessairement être puissantes pour pouvoir travailler d'une façon rentable.

Dans l'historique du négoce strasbourgeois d'importation charbonnière on distingue 2 périodes nettement distinctes. La première qui s'étend de l'armistice à juillet 1930, est dominée par le système des Réparations. La deuxième période, à partir de 1930, est sous le signe du commerce libre.

SECTION I

Aperçu historique du négoce strasbourgeois d'importation jusqu'en 1930

Deux questions dominent cette première période de l'histoire du port charbonnier de Strasbourg après la guerre. C'est en premier lieu la nouvelle organisation commerciale du port (reprise du négoce allemand par des firmes françaises) et en deuxième lieu le mode d'importation qui a été soumis au contrôle rigoureux de l'Etat, car le port charbonnier a été alimenté, pendant cette période, presque en totalité par les charbons des Réparations.

Mais, pour pouvoir comprendre dans toute son ampleur le problème du port charbonnier de Strasbourg, il est indispensable de se reporter à l'état de choses qui y existait avant la guerre.

---

(1) La valeur totale des charbons importés en France par le port de Strasbourg, y compris les approvisionnements de la métallurgie lorraine, était en 1929 de 208 millions de francs, pour 1.581.000 tonnes, en 1935, de 114 millions de francs, pour 1.355.000 tonnes, en 1936, 160 millions de francs, pour 1.731.000 tonnes et en 1937 277 millions de francs pour 2.045.000 tonnes.

Paragraphe I. — LE PORT CHARBONNIER DE STRASBOURG AVANT LA GUERRE

Dès la réouverture de la navigation du Rhin et la construction de toutes pièces du port rhénan de 1892 à 1901, la presque totalité des chantiers des importateurs de charbons appartenait aux grandes maisons de la Ruhr: Thyssen, Raab Karcher, Rœchling, Stines, Hansen et Neuerburg. L'Alsace entière entrait dans le système de vente du Kohlensyndikat et de sa filiale le Kohlenkontor. Ce dernier est une puissante organisation qui a le monopole de vente du Kohlensyndikat pour toute l'Allemagne du Sud. Le Kohlenkontor prend le charbon en charge au départ de la Ruhr et effectue, pour son propre compte, toutes les opérations consécutives (transport, manutention et vente) sans que le Kohlensyndikat ait à intervenir, si ce n'est pour approuver les contrats de plus de 10.000 tonnes. La principale opération du Kohlenkontor est évidemment le transport fluvial, où il est arrivé à se créer un véritable monopole. En effet, le Kohlenkontor, filiale de vente du Kohlensyndikat, se double d'un cartel entre les principales sociétés de navigation fluviale allemandes qui dispose d'une capacité totale de 700.000 tonnes-chalands et d'une puissance de remorquage de 90.000 chevaux-vapeur. Son contrat comporte, de la part de ses adhérents, l'engagement d'assurer les transports et les remorquages à concurrence d'un tonnage annuel déterminé pour chacun, de 8 à 9 millions pour l'ensemble, et de la part du Kohlenkontor l'engagement de payer un frêt qui reste constant sur de très longues périodes, c'est-à-dire peu sensible aux fluctuations du marché libre, avec divers suppléments pour les basses eaux.

L'avantage que les armements allemands retirent du cartel est évident. Mais, comme la plupart sont en même temps maison de commerce pour la vente du charbon (Kohlenhandelsgeschäfte), ils participent à ce titre aux bénéfices du Kohlenkontor par des remises sur le produit des ventes. Enfin, les liens de filiation qui unissent beaucoup d'entre eux aux grandes sociétés minières et métallurgiques, membres du Kohlensyndikat, parachèvent l'intégration verticale et établissent qu'en fait nous sommes en présence d'un ensemble économique formant un tout solidaire et coordonné, dont les intérêts s'additionnent ou se compensent sans jamais s'opposer.

A vrai dire, à côté du Kohlenkontor coexistent, ou ont coexisté, d'autres cartels de navigation : cartel bavarois (Rhénania), cartel badois (Fendel), cartel prussien (Rhein und See). Ils ne peuvent d'ailleurs se comparer au Kohlenkontor, n'ayant aucun rôle dans la vente du charbon, ni, de loin, les mêmes moyens d'action.

Outre ceux du Kohlensyndikat rhénan-westphalien, il existait à Strasbourg quelques chantiers dépendant directement des charbonnages sarrois. La plus importante de ces firmes était la Maison Haldy. En effet, la Sarre était le seul concurrent important de la Ruhr sur le marché de Strasbourg, les charbonnages lorrains étant d'origine trop récente et la grande industrie allemande n'ayant eu qu'un intérêt limité à les laisser trop se développer. La totalité des installations charbonnières du port de Strasbourg se trouvait donc entre les mains de firmes allemandes.

Paragraphe II. — LA NOUVELLE ORGANISATION DU PORT CHARBONNIER APRES L'ARMISTICE

Après la guerre, il était nécessaire d'assurer à Strasbourg, port français, une existence comme tel. En même temps que tous les autres biens allemands en Alsace, la majorité des firmes du port, compagnies de navigation et chantiers charbonniers, fut mise sous séquestre.

En ce qui concerne la navigation, on jugea avec raison que le port de Strasbourg n'était pas viable en tant que port français, s'il ne disposait pas d'une flotte française sur le Rhin. L'article 357 du Traité de Versailles a été l'instrument de la constitution de la flotte rhénane française. Il prévoyait au profit de la France et à la charge de l'Allemagne soit une cession des bateaux et de remorqueurs prélevés sur l'existant de la flotte allemande, soit l'attribution de parts d'intérêts dans les sociétés allemandes de navigation sur le Rhin. Après l'arbitrage de M. Walker D. Hines et des négociations assez longues, un accord intervint le 8 avril 1921. La France se vit attribuer ainsi 213 chalands et 4 remorqueurs. En y ajoutant les chalands et remorqueurs livrés par l'Allemagne au titre des Réparations, on arrive à un total d'environ 375.000 tonnes de chalands et 35.000 CV de remorqueurs. De plus,

des chantiers de stockage et des entrepôts à Rheinau, Mannheim, Ludwigshafen, Duisburg-Ruhrort et Rotterdam ont encore été attribués à la France.

La flotte rhénane livrée à la France fut louée par l'Office National de la Navigation qui en avait pris possession au nom de l'Etat, à des sociétés de navigation françaises qui s'étaient formées de 1919 à 1921 et où entrèrent en première ligne des usagers de la navigation rhénane, notamment des charbonniers et des minotiers du port de Strasbourg (1).

D'autre part, l'Etat français dut se préoccuper de régler le sort des chantiers des anciennes firmes allemandes mises sous séquestre (2). La ville de Strasbourg en réclama l'attribution afin de pouvoir, à son tour, les rétrocéder à des particuliers présentant pour elle toutes garanties. Il importait en premier lieu d'éviter un retour camouflé des maisons allemandes qui auraient pu trouver des intelligences et des concours intéressés. Il s'agissait, en second lieu, d'assurer l'avenir du port par un choix judicieux des concessionnaires et par des stipulations appropriées dans le cahier des charges.

L'Etat accepta de céder les terrains à la ville. Une commission, comprenant à la fois des représentants de l'Etat et des intérêts alsaciens, fut chargée d'examiner les titres des demandeurs de concessions à qui l'article 18 du cahier des charges imposait d'avance l'obligation de doubler la puissance des chantiers en moyens de manutention ainsi que de participer aux extensions ultérieures du port par l'acquisition de nouveaux terrains. En raison du nombre restreint d'emplacements disponibles, la commission de répartition s'attacha surtout à grouper plusieurs intéressés et à donner la préférence à ceux des groupements pouvant justifier d'un rayon de vente assuré. Les sociétés françaises se virent concéder en location les chantiers de Strasbourg, après approbation de leurs soumissions par le Conseil Municipal de Strasbourg en sa séance du 24 novembre 1920.

---

(1) En 1925 l'Office National de la Navigation céda à titre définitif le matériel rhénan à ces sociétés.

(2) Trois chantiers seulement ne furent pas mis sous séquestre, ce sont : Becker et Trautmann, Mœder, Neuerburg.

C'est ainsi que furent rétrocédés :

Au port du Rhin :

1° l'ancien chantier Thyssen au Comptoir des Combustibles qui se voyait attribuer en plus la totalité des installations charbonnières du port de Lauterbourg (1), ce qui constitue 3/5 de la surface des chantiers séquestrés.

2° l'ancien chantier Rœchling, doublé d'une parcelle de terrains attenants, à la Société « Strasbourg-Lyon » qui groupait un certain nombre de négociants et d'industriels du Sud-Est.

Au port d'Austerlitz :

3° la briquetterie Stinnes fut attribuée à la Société Alsacienne des Houilles et Agglomérés, filiale de la Société des Houilles et Agglomérés à Paris.

4° le chantier Stinnes revint à la Société Rhin et Rhône.

5° l'ancien chantier Raab-Karcher fut cédé à la Maison Jules Cavroy (devenue plus tard la Société Charbonnière Est et Nord).

Outre ces chantiers et les trois autres qui n'avaient pas été mis sous séquestre, de nouveaux chantiers se créèrent, comme par exemple : le deuxième chantier de Rhin et Rhône, celui de la Maison Kronberg au bassin de l'Industrie, ainsi que celui de la Société Alsacienne de Cokerie.

La nouvelle organisation commerciale de l'importation strasbourgeoise contrastait particulièrement, par son extrême diversité, avec l'ancienne organisation allemande, caractérisée par son unité.

Elle fut, dès sa naissance, tiraillée par deux tendances diamétralement opposées : la tendance vers la libre concurrence et la tendance vers la concentration. Cette dernière est d'ailleurs la première en date, car il avait été fortement question de créer à Strasbourg un groupement unique avec l'appui des Mines Domaniales de la Sarre. D'ailleurs, il n'est pas douteux que les fondateurs du Comptoir des Combustibles n'aient conçu le projet d'englober dans un organisme unique, appelé à continuer sous un autre nom et avec d'autres modalités, la politique du Kohlen-

(1) Lauterbourg qui a formé pendant la période de régularisation du cours du Rhin en aval de Strasbourg un avant-port important de Strasbourg est aujourd'hui quasiment abandonné par la navigation.

kontor, sinon la totalité, du moins la grosse majorité du commerce d'importation charbonnière de Strasbourg. Ce projet se heurta à des difficultés insurmontables. En effet, non seulement ce nouvel organisme ne trouva pas dans l'administration du port, disposant encore de l'ensemble des chantiers sous séquestre et plutôt défavorable à la monopolisation du trafic par une seule firme, l'appui qu'elle croyait en recevoir, mais il ne réussit pas à grouper tous les négociants charbonniers. Enfin, même parmi ses premiers adhérents, il se produisit par la suite certaines défections au profit de la tendance à la liberté commerciale.

Pendant cette première période de l'histoire du commerce charbonnier du port français de Strasbourg, la tendance vers le groupement se manifeste sous deux formules : le groupement de vendeurs et le groupement de consommateurs.

Le groupement de vendeurs rappelle les « Konzern » d'avant-guerre ; comme ces derniers, il se présente sous la forme d'une entente entre un certain nombre de négociants en combustibles, établis dans la zone normale de desserte du port, à l'effet d'adopter un tarif de vente unique et de ne consentir à leur clientèle aucune faveur équivalant en définitive à une réduction sur ce tarif.

Au point de vue économique, cette entente présente donc bien toutes les caractéristiques d'un cartel de vente, mais d'un cartel « à forme perfectionnée », c'est-à-dire d'un cartel qui ne se borne pas à une entente conventionnelle entre plusieurs entreprises indépendantes, mais qui dispose, en outre, et c'est là son originalité, d'un organe central d'achat et de réalisation des commandes, cet organe étant lui-même une société distincte du cartel, quoique formée par ses membres.

Cet organe central, ce « comptoir » qui constitue le pivot de l'organisation en question, revêt au point de vue juridique la forme d'une société par actions. L'adhérent, tenu de passer par son entremise, n'est en définitive qu'un associé exposé aux risques sociaux et participant aux bénéfices non pas en proportion de son chiffre de vente, mais du nombre d'actions dont il dispose dans le capital du comptoir. Ces actions sont en général réparties entre les fondateurs au prorata de leurs intérêts respectifs et de l'importance présumée de leur capacité d'absorption. Le comptoir vient se superposer en quelque sorte à la propre

individualité de ses fondateurs, mais il leur laisse vis-à-vis de leur clientèle, réserve faite de la fixation des prix, une entière liberté de mouvement et se borne à leur faciliter l'achat et la réalisation des tonnages grâce à sa puissance de beaucoup supérieure à celle de ses adhérents isolés.

Le type du groupement de vendeurs est le Comptoir des Combustibles d'Alsace et de Lorraine qui a été constitué au capital de 6 millions. Il a groupé, et c'est en quoi il présente aussi un caractère d'intégration, à la fois des producteurs et des transporteurs. Les producteurs sont, pour la plupart, des mines françaises du Nord et du Pas-de-Calais, telles Anzin, Aniche, Béthune, Courrières, Lens, Liévin, Noveux et Ostricourt. Les transporteurs sont le Comptoir Rhénan de Transports Fluviaux, le Comptoir Fluvial du Nord et de l'Est (anciennement société du port de Givet) et la Société Navirhin. Il réunit, en outre, un grand nombre de négociants en charbon (1) dont le rayon d'action comprend surtout les départements de la Moselle, du Bas-Rhin, du Haut-Rhin, des Vosges, de la Haute-Saône, du Doubs et du Territoire de Belfort.

Le Comptoir des Combustibles dispose ainsi, grâce à ses adhérents, d'un réseau complet d'agences dans tous les grands centres de production ainsi que dans une vaste zone de consommation.

Le deuxième groupement de vendeurs qui vit le jour, après la guerre, à Strasbourg, est la Société « Rhin et Rhône », bien qu'il s'agisse plutôt là d'un groupement « mixte » de vendeurs et de consommateurs. En effet, outre des négociants en combustibles, cette dernière société groupe également quelques gros consommateurs industriels qui ont avantage à user de l'intermédiaire de la société pour leurs approvisionnements.

La Société « Rhin et Rhône » a été fondée au capital de 5 millions et son siège social, d'abord à Lyon, a été transféré après coup à Strasbourg. Cette société groupe les 4 grands profession-

(1) MM. Aegerter et Schweitzer, Mulhouse; Becker et Trautmann, Strasbourg; Bodot, Sarralbe; Châtel et Dolfus, Strasbourg; Francfort et Steinbock, Metz; J. E. Mœder, Strasbourg; Reeb, Colmar; Reiser, Strasbourg; Schaeffer-Blank, Huningue; Schumacher et Kleser, Metz; Société des Combustibles d'Alsace et de Lorraine, Strasbourg; Société alsacienne de Houilles et d'Agglomérés, Strasbourg; Thiébaut Drexler, Strasbourg; Zimmer frères, Brumath.

nels lyonnais du charbon : le groupe Limousin et Descours, les Fils Charvet, les firmes Streichenberger et Auclair, puis d'importantes usines à gaz, telles : Le Gaz de Lyon, la Compagnie du Bourbonnais, Paon et Cie, Vautier ; des sociétés d'électrictié, telles : la Société Lyonnaise des Forces Motrices, la Société Générale de Force et Lumière ; enfin, de nombreux industriels : Descours et Cabaud, les Automobiles Berliet, les Teintureries Gillet et Fils, les Filatures de la Schappe, les Aciéries de la Marine à Saint-Chamond, les Aciéries de Firminy, les Forges de Givors, etc...

Le rayon d'influence de ces divers intermédiaires ou consommateurs industriels comprend principalement les départements de la Côte-d'Or, du Jura, de Saône-et-Loire, de l'Ain et du Rhône.

Par ses relations et ses communautés d'intérêt avec la Compagnie Générale de Navigation H. P. L. M., la Compagnie Lyonnaise de Navigation et de Remorquage, la Société Générale de Navigation et d'Entrepôts : « Le Rhin », la Compagnie Auxiliaire de Navigation d'Alsace et de Lorraine « C.A.N.A.L. » et les plus importantes sociétés suisses de navigation, Rhin et Rhône est particulièrement bien placé pour assurer, concurremment avec la vente et le stockage, le transport par eau des combustibles.

En face des groupements de vendeurs, héritiers directs du Kohlensyndikat allemand, n'a pas tardé à se faire jour une seconde forme de concentration : *le groupement des consommateurs.*

Au point de vue économique, les deux genres de groupements se présentent sous un aspect presque identique.

On retrouve, en effet, dans le groupement de consommateurs le cartel à forme perfectionnée, c'est-à-dire l'association entre plusieurs entreprises poursuivant le même but, à savoir : essayer de se servir elles-mêmes en se passant des intermédiaires, grâce à un organisme central d'achat et de réalisation des commandes, celui-ci étant une société commerciale distincte du cartel, quoique formée par ses membres. L'organe central revêt également la forme d'une société anonyme, mais basée sur le principe coopératif, c'est-à-dire rémunérant ses membres non plus au prorata du nombre d'actions qu'ils détiennent, mais bien au prorata de leurs achats et de leurs enlèvements périodiques. La première forme sous laquelle s'est manifesté le groupement des consom-

mateurs a été l'Association des Consommateurs Industriels de Combustibles (A.C.I.C.), simple coopérative d'achats, groupant les principaux industriels du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, transmettant aux différentes mines et aux importateurs les commandes de ses membres et répartissant, en fin d'exercice, à ces derniers, une fois ses frais payés, le montant des ristournes consenties par les producteurs.

Cette forme primitive devait vite laisser apparaître un inconvénient commun à la plupart des entreprises coopératives, à savoir : le défaut d'aptitude du consommateur à remplir son nouveau rôle, son impréparation à assurer une tâche d'ordre commercial spécialisée et plus que tout encore, l'absence totale de moyens matériels (personnel compétent, possibilités de stockage) dont dispose l'intermédiaire qui, malgré toutes les critiques, n'en demeure pas moins un rouage indispensable de la vie économique.

Il s'est donc agi pour l'A.C.I.C. de remédier à cet inconvénient et, sans renoncer en quoi que ce soit au principe coopératif qui est au fond sa seule raison d'être, de chercher une solution qui lui assure en quelque sorte le concours matériel du spécialiste, du « marchand », avec sa connaissance du marché charbonnier et ses puissants moyens de réalisation, sans avoir cependant à se soumettre aux exigences de ce dernier.

Cette solution, elle l'a trouvée dans sa fusion avec une importante firme importatrice possédant tous ces éléments de rendement qui lui faisaient défaut, et cette fusion a donné naissance à l'Union Charbonnière Alsacienne (U.C.A.). Cette dernière est une société charbonnière indépendante dont l'existence repose sur la mise en commun des intérêts d'une grande société importatrice de charbons allemands, en l'espèce la Société Rhin et Rhône, et de ceux de l'ancienne A.C.I.C., puissant groupement de consommateurs industriels.

Grâce à la fusion ainsi réalisée, ces derniers se sont assuré le concours d'une organisation commerciale éprouvée et par là même une garantie de sécurité dans les livraisons qui leur faisait défaut jusqu'à présent.

La société Rhin et Rhône, de son côté, a trouvé un sérieux avantage, même au prix d'un léger sacrifice sur les tarifs con-

sentis, à s'assurer une clientèle stable, les adhérents de l'U.C.A. s'engageant individuellement à y acheter. Elle a considéré cette dernière, à partir de ce moment, non plus comme un rival, mais comme une société cliente. Il ne faut pas se cacher qu'à partir de la création de l'U.C.A., le groupement de consommateurs a cessé d'être une force indépendante sur le marché charbonnier et qu'il a, par le fait de la fusion, renforcé purement et simplement la puissance d'un des groupements de vendeurs.

A côté de la tendance au groupement a surgi et s'est développée, surtout dans les années de 1924 à 1927, *la tendance à la liberté commerciale*. Cette tendance avait obtenu, un certain moment, l'entière approbation des consommateurs isolés qui aperçoivent mal, à première vue, les avantages que peut leur procurer un cartel de vente, notamment au point de vue de la régularité des prix et des livraisons et qui se bornent à voir dans le cartel un adversaire toujours menaçant, tendant, par définition même, à la suppression de la concurrence et bien placé par conséquent pour l'exploiter sans frein ni mesure. De plus, les partisans de la liberté commerciale se réclamaient des arguments devenus classiques en faveur de la concurrence, à savoir : l'émulation entre négociants quant à la qualité et aux prix, et ce pour le plus grand profit de tous. Aussi, le nombre des importateurs entendant rester indépendant a-t-il beaucoup augmenté à fur et à mesure que la nouvelle organisation commerciale était mise à l'épreuve de la pratique. Parmi les maisons indépendantes, on trouvait notamment :

1° La Société des Anciens Etablissements Neuerburg qui a repris le chantier Hansen Neuerburg.

2° La Société Charbonnière et Manutentionnaire de l'Est.

3° La Société Est et Nord (anciennement Jules Cavroy).

4° La firme Jules Kronberg et ses Fils.

5° La Société Strasbourg-Lyon.

6° La Société Strasbourgeoise des Combustibles.

A côté des importateurs négociants, il faut signaler les *importateurs transformateurs* établis au port de Strasbourg et qui exercent un rôle tout à fait connexe.

Ce sont :

1° La Société Alsacienne des Houilles et Agglomérés. Cette société a été formée au capital de 6 millions au lendemain de l'armistice par la Société Générale des Houilles et Agglomérés qui s'est assurée le concours du Comptoir des Combustibles d'Alsace et de Lorraine et de divers autres capitaux. La société a repris la briquetterie Stinnes à laquelle elle a ajouté un chantier de manutention nouvellement créé.

2° La Société Alsacienne de Cokerie « Alcok ». La Société du Gaz de Strasbourg décida en août 1914 de reconstruire à l'intérieur de la ville son usine, située jusqu'alors en pleine agglomération urbaine. Elle ne put mettre son projet à exécution qu'après le retour de l'Alsace à la France qui souffrait d'une pénurie chronique de coke métallurgique. Il fut donc décidé d'édifier au port de Strasbourg une « cokerie gazière » qui, tout en permettant de faire face à l'approvisionnement en gaz de la distribution régionale, serait orientée essentiellement vers la production du coke métallurgique. C'est pour mener à bien la construction et l'exploitation de cette nouvelle usine que fut constituée en juillet 1923, la Société Alsacienne de Cokerie (Alcok). Le Gaz de Strasbourg, limitant désormais son activité à la distribution, s'y assura une participation d'environ 35 %, tandis que l'Union des Gaz et la Société Lyonnaise des Eaux et de l'Eclairage apportaient également leur large concours technique et financier à l'entreprise dont le capital a été porté en 1926 à 20 millions de francs. Les possibilités de production de l'usine sont d'environ 150.000 tonnes de coke par an.

Il faut également mentionner le Comptoir des Briquettes de Lignite qui est une société du groupe du Comptoir des Combustibles d'Alsace et de Lorraine, fondée en 1923. A partir du moment où les briquettes de lignite ont cessé d'être livrées au titre des Réparations, ce comptoir acquit lui-même, en 1927, du Syndicat des Lignites de Cologne (Braunkohlensyndikat B.K.S.) l'exclusivité de ses ventes pour la France, moyennant la formation en commun avec le B.K.S. d'une société pour la manutention des briquettes de lignite dans le port de Strasbourg. Ce fut le premier essai de rapprochement avec les Allemands que tenta le groupe du C.C.A.L. Il causa quelque émoi à l'époque, parce qu'il

pouvait faire présager un retour déguisé des Allemands dans le port de Strasbourg.

Paragraphe III. — LE MODE D'IMPORTATION CHARBONNIERE AVANT 1930

Au point de vue du mode d'importation et de la provenance des importations du port charbonnier de Strasbourg, pendant cette première période de l'histoire de ce dernier, le trait dominant est le fait que presque tous les charbons importés sont allemands et que la plus grosse partie de ces derniers sont importés au titre des Réparations. En effet, une flotte française ayant été créée sur le Rhin, il s'est posé le problème de l'alimenter. Or, l'équilibre d'un trafic rhénan avec Strasbourg pour base, implique, d'une façon absolue, un gros tonnage de charbon à la montée. On a donc procuré aux armateurs rhénans, au moyen du transport des charbons de Réparations, le maximum de trafic assuré que permettaient les capacités de manutention et de stockage des chantiers charbonniers strasbourgeois.

L'importation des charbons des Réparations étant faite au nom de l'Etat français, par un organisme accrédité auprès de lui et suivant les modalités des accords signés par celui-ci avec le gouvernement allemand, il se plaçait donc un écran entre le producteur, respectivement l'exportateur étranger, et le commerce d'importation strasbourgeois qui, de ce fait, perdait quasiment son caractère d'importateur qu'il ne pouvait espérer retrouver qu'au moment où le régime des Réparations cesserait. Pour jeter une pleine lumière sur cette période de l'histoire charbonnière, il est indispensable d'examiner brièvement le mécanisme des livraisons de charbons de Réparations, avec les transformations successives qu'il a subies jusqu'à sa disparition par la Convention d'Essen.

Au moment de l'institution des livraisons de charbons au titre des Réparations, l'organisme chargé de réaliser par ses propres moyens les contingents mis par l'Etat à la disposition des Chambres de Commerce intéressées, fut le Comptoir des Chambres de Commerce d'Alsace et de Lorraine qui était constitué sous forme de société à responsabilité limitée au capital de 300.000 francs. Ledit Comptoir ne vendait pas directement aux

consommateurs ; il se contentait d'expédier les tonnages à ces derniers sur le vu des indications d'un des négociants intermédiaires accrédités auprès de lui. Il fonctionnait même sous le contrôle direct de l'Administration, en l'espèce la Direction Générale des Charbons, chargée du contingentement et de la répartition des charbons.

Cette organisation subsista jusqu'en juin 1921, date du retour à la liberté commerciale du charbon. A partir de cette date, la « répartition » et la « réalisation » des tonnages, ordres d'opérations jusque là distincts et relevant de deux organismes différents, furent réunies entre les mains d'un seul. Ce fut l'Office des Houillères Sinistrées du Nord et du Pas-de-Calais (O.H.S.) dont la fondation, en tant qu'organe répartiteur, remonte à l'automne 1919 et qui fut, à partir de 1921, chargé au nom de l'Etat non seulement de répartir, mais encore de réceptionner, de distribuer et de facturer les charbons de Réparations. L'O.S.H. détenait de ce fait le monopole de l'importation des charbons de Réparations. C'est lui seul qui prenait possession aux mines mêmes de Westphalie des tonnages fournis par les producteurs allemands, selon les modalités successivement en vigueur et qui en assurait le transport jusqu'aux points frontières de livraison. Les livraisons étaient faites sur wagon Jeumont, Sierk ou Givet pour les importations par voie de terre, sur navires de mer, départ Rotterdam, Anvers ou Gand, ou enfin pour ce qui est des livraisons par Rhin-amont sur wagon ou péniche de canal Strasbourg ou Lauterbourg. Ce n'est qu'à partir de ce moment qu'intervenaient les acheteurs proprement dits ou « bénéficiaires des importations » qui sont, d'une part, les grossistes et les soi-disant négociants importateurs strasbourgeois, et d'autre part, un certain nombre de gros consommateurs qu'on désignera plus tard sous le nom d'importateurs consommateurs par opposition aux précédents, dénommés importateurs revendeurs. Le côté le plus critiqué de l'activité de l'O.H.S. est certainement son double monopole de fixer souverainement les prix sans avoir à tenir compte de la concurrence et de décider de la répartition des tonnages entre les différentes catégories de consommateurs. En effet, on a accusé l'Office d'être partial en faveur de certains consommateurs et surtout d'éloigner les charbons indemnitaires de certaines régions considérées comme étant l'apanage des charbonnages

nationaux. M. Oualid a défendu l'activité de l'O.H.S. dans une excellente étude parue dans l'Europe Nouvelle, en 1924. Il y souligne que tout d'abord l'appellation d'Office des Houillères Sinistrées n'est pas très heureuse par le fait qu'elle paraît indiquer que ces dernières qui, par principe, dès le moment de leur reconstitution, doivent nécessairement être les adversaires de l'importation, ont, à eux seuls, la haute main sur cet organisme. D'autre part, le monopole de l'Office, en ce qui concerne les prix et la répartition, est plus apparent que réel : « Le véritable maître « des livraisons et de la répartition des charbons allemands est le « ministre des Travaux Publics. Il a auprès de lui un Comité de « Contrôle où siège le directeur des Houillères Sinistrées, mais où « figure aussi un certain nombre de hauts fonctionnaires chargés « de représenter les intérêts financiers du Trésor et les vues tech- « niques du gouvernement. La plus importante des attributions « de ce Comité est la fixation des prix du charbon allemand qu'il « établit en tenant compte du niveau déterminé par la concur- « rence. Dans les ports et sur le littoral approvisionné par voie « de mer, c'est-à-dire par les bateaux venant de Rotterdam, ce « sont les prix anglais qui servent de norme. Dans la région pari- « sienne, ce sont les prix des charbonnages du Nord et du Pas-de- « Calais ; en Alsace, les prix des Mines Domaniales de la Sarre « et des charbons lorrains. Ainsi, l'apport du charbon allemand « ne jette aucun trouble sur le marché intérieur et s'y intègre « parfaitement. Ce n'est pas à dire, d'ailleurs, que la présence de « cette quantité de combustibles ne soit pas de nature à limiter « les prétentions des producteurs français. »

Pour ce qui est de la répartition soi-disant arbitraire et de l'exécution des commandes, M. Oualid se refuse à penser que l'Office favorise systématiquement les intérêts des houillères françaises, au détriment de l'ensemble de la consommation. Il démontre, en ce qui concerne spécialement le marché de l'Est, combien cet organisme a favorisé le trafic rhénan pour permettre au port de Strasbourg de se développer.

Il semble que, tout en ne niant pas l'exactitude de la plupart des arguments avancés par M. Oualid, celui-ci ait épousé trop complètement la cause de l'O.H.S.. Sans vouloir revenir ici sur la critique d'une institution qui n'appartient plus qu'à l'histoire économique, nous estimons, comme le formule M. Laufen-

burger, dans son ouvrage sur l'industrie sidérurgique de la Lorraine désannexée et la France, que l'attribution aux houillères sinistrées des bénéfices et de la haute main sur la distribution des charbons indemnitaires sont un privilège qui ne se justifie guère, vu que celles-ci ont déjà été suffisamment dédommagées par l'acquisition d'une grande partie des houillères lorraines.

Enfin, il est indispensable, pour comprendre la genèse de l'organisation qui allait naître au moment de la disparition de l'O.H.S., de rappeler très sommairement les principaux accords qui ont successivement modifié, puis fait cesser le régime des Réparations (1).

Le Traité de Versailles au Titre VIII annexe V, concernant les Réparations, prévoit au paragraphe 2 que la France recevrait de l'Allemagne, pendant 10 ans, 7 millions de tonnes de charbons par an et en outre une quantité égale au déficit de production des mines détruites du Nord et du Pas-de-Calais, calculé par rapport à l'avant-guerre (2). Comme tous les chiffres de prestations, fixés par le Traité de Paix, ce chiffre était nettement exagéré par rapport aux possibilités effectives de l'Allemagne, même au cas où celle-ci aurait été de bonne foi. Le 11 janvier 1920, jour de l'entrée en vigueur du Traité de Versailles, la série des manquements de l'Allemagne avait déjà commencé et elle devait s'allonger considérablement jusqu'en fin 1922, date à laquelle le gouvernement français décida de faire envoyer une mission d'ingénieurs pour constater les manquements volontaires de l'Allemagne et pour assurer à l'avenir une stricte livraison des charbons indemnitaires. Cela amena l'occupation de la Ruhr et l'exploitation directe des mines du bassin occupé par la M.I.C.U.M. (Mission interalliée de contrôle des usines et des mines). De guerre lasse, l'Allemagne accepta de négocier un règlement d'ensemble de la question des Réparations qui aboutit au plan Dawes qu'elle promettait solennellement d'exécuter. Le Plan Dawes marquait une phase toute nouvelle dans le système des Réparations, puisqu'il prévoyait la possibilité d'imputer au compte des Réparations des

(1) Il ne saurait être question de s'étendre sur ces problèmes qui risquent de nous mener trop hors de notre sujet et qui ont déjà été traitées si souvent qu'elles sont connues de tout le monde.

(2) 20 millions de tonnes par an pendant 5 ans, et pendant les autres 5 ans un tonnage dégressif entre 20 et 8 millions.

livraisons faites en vertu de contrats commerciaux, c'est-à-dire que les fournisseurs allemands et acheteurs français arrêteraient librement toutes les conditions des contrats, sauf à convenir que le règlement des fournitures s'effectuerait par la voie des transferts (1). Mais le refus du Kohlensyndikat, dans le but de se créer en France une clientèle hors Réparations, d'accepter en paiement par Réparations les contrats commerciaux qu'il aurait la possibilité de conclure avec des acheteurs français, obligea le Gouvernement français à soumettre, par décret du 26 juillet 1925, les importations de charbon à la délivrance d'une licence. De tous les producteurs allemands, acceptèrent seuls l'imputation de leurs contrats commerciaux sur Réparations : les mines d'Aix-la-Chapelle, le syndicat rhénan des lignites et les mines de la Ruhr du groupe de Wendel (2).

Mais il faut noter que les premières et les troisièmes sont contrôlées par des capitaux français.

Un revirement dans l'attitude du Kohlensyndikat permit d'aboutir, le 20 octobre 1926, à un accord, la Convention de Cologne, qui inaugure l'ère des livraisons « commercialisées » (3). En effet, le Kohlensyndikat recouvre la liberté générale de vente dans toute la France, sauf provisoirement à Strasbourg. L'intervention de l'Etat et celle de l'O.H.S. (4) dans la répartition et la vente des charbons cessent donc dans la même mesure, l'O.H.S. se bornant à un seul rôle financier. La réserve concernant Strasbourg ménageait aux différents intérêts de la région le temps voulu pour s'organiser à l'abri des dispositions du Traité de Paix. Le but visé était de constituer un groupement assez fort

---

(1) Le mécanisme de ce règlement devait être le suivant : le moment venu, l'acheteur français versait au Trésor le prix stipulé au contrat ou sa contrevaleur en francs et le Trésor lui remettait une traite tirée sur l'Agent Général des Réparations à Berlin. L'acheteur endossait la traite à l'ordre du vendeur allemand, qui la présentait lui-même à l'Agent Général et en touchait le prix ou la contre-valeur en marks.

(2) Zeche von Wendel ; Zeche Friedrich Heinrich.

(3) Le Kohlensyndikat accepte que le règlement de ses ventes libres soit effectué par l'Agent des Paiements des Réparations jusqu'à concurrence du tonnage mensuel nécessaire pour parfaire le programme de la Commission des Réparations. A cet effet, l'O.H.S. encaisse le produit de toutes les ventes du K.S. Il retient au profit du Trésor la part payable par l'Agent des Réparations et transfère le solde directement au K. S. De plus le K. S. se voit bonifié de 1 mk 50 par tonne de charbon qui sera réglé par compte de Réparations.

(4) L'O.H.S. ne fonctionnait donc plus dans la totalité de ses attributions qu'à Strasbourg et dans son hinterland.

pour pouvoir entrer ultérieurement en rapport avec le Kohlensyndikat et ses revendeurs.

D'autre part, la Convention de Cologne consacre le maintien des avantages pour la navigation rhénane, consentis en 1921 par l'accord de Wiesbaden. Il est vrai que le pourcentage réservé obligatoirement à la flotte française dans les transports de charbons de Réparations effectués sur le Rhin-amont était réduit de 55 à 50 %, mais, par contre, la nouvelle convention étendait le principe aux contrats libres, imputables ou non en compte Réparations, ce qui était une sérieuse garantie pour des négociations ultérieures. La Convention de Cologne fut prorogée plusieurs fois, sans qu'on changeât le régime provisoire de Strasbourg. Des négociations laborieuses avaient failli aboutir en 1927 à un accord par lequel le Kohlensyndikat allemand s'engageait à fournir, à partir de 1930, aux importateurs français du port de Strasbourg, groupés en un comptoir dit « Importchar », 1.200.000 tonnes de houille par an. Les Allemands s'interdisaient toute autre fourniture directe ou indirecte dans toute la région de l'Est; de plus, le transport et le remorquage sur le Rhin des tonnages ainsi fournis étaient réservés jusqu'à concurrence de 55 % à l'armement français. Par contre, l'Etat français devait s'engager à verser au K.S. une bonification de 2 marks par tonne livrée. L'accord ne put être conclu à la suite d'une offensive déclenchée par les houillères de la Moselle qui décidèrent le Gouvernement à retirer son accord pour la subvention.

Ce n'est qu'à l'occasion du Plan Young et en considération de la date du 10 janvier 1930, fin des obligations de Réparations de l'Allemagne selon le Traité de Versailles, que le problème de l'importation fut définitivement réglé.

On constate donc le caractère artificiel du négoce d'importation strasbourgeois pendant cette première période de son histoire, où il réalise en pratique toutes les opérations de l'importateur, sans avoir juridiquement ce titre. D'autre part le régime de Répartition institué par l'O.H.S., donnant droit à chaque entreprise à des tonnages proportionnels à la capacité de ses installations et à des prix identiques pour tout le monde, n'avait pas permis à la sélection naturelle de se produire entre les entreprises. Il était évident que la supériorité de l'un ou de l'autre groupement en présence ne jouerait que quand l'importation serait libérée de toute intervention étatique.

SECTION II

Le négoce d'importation depuis 1930

Paragraphe I. — LA CONVENTION D'ESSEN

A partir de 1930 commence pour le négoce d'importation une nouvelle phase d'histoire. En effet, à partir du 10 janvier 1930, les livraisons de charbons au titre des Réparations ont cessé ; l'O.H.S. était donc destiné à disparaître à ce moment. De ce fait se posait la question de l'importation des charbons allemands à Strasbourg. La situation était assez délicate : d'un côté les producteurs exportateurs allemands formaient un bloc compact par leur affiliation au Kohlensyndikat qui, on se le rappelle, possédait la haute main sur le port de Strasbourg avant la guerre; de l'autre côté se trouvait le commerce strasbourgeois qui, jusqu'à ce moment, n'avait pas encore eu l'occasion d'extérioriser sa profonde division, à cause de l'intermédiaire forcé de l'O.H.S. dans la réalisation et la répartition des importations. Effectivement, les négociations s'avérèrent très difficiles et il semble que les résistances provinrent surtout des concurrents directs de l'importation strasbourgeoise : les charbonnages de la Moselle et les importateurs maritimes. En effet, ces derniers, sous prétexte de défendre la liberté du commerce ou de faire faire à l'Etat français l'économie d'une bonification au Kohlensyndikat, avaient pour but véritable d'affaiblir autant que possible les Strasbourgeois, pour être débarrassés pour une longue période, sinon pour toujours, de leur concurrence gênante.

A Strasbourg même tout le monde était d'accord qu'un organisme unique devrait remplacer l'O.H.S., sinon, sous prétexte de liberté du commerce, le négoce d'importation serait bientôt écrasé par son puissant fournisseur. Tous les arguments soulevés par les Strasbourgeois en faveur de leur thèse se trouvent résumés dans une lettre que le Président de la Chambre de Commerce de Strasbourg adressa au Président du Conseil le 18 juin 1927, à propos de la mise en vigueur de la convention dite « Importchar » :

« Monsieur le Président du Conseil,

« Nous venons d'apprendre que vous n'avez pas cru encore « pouvoir vous déclarer d'accord avec la signature, par les repré- « sentants des intérêts français, de la convention dite « Import- « charstrasbourg », relative à l'importation des charbons alle- « mands à destination de la zone de desserte du port de Stras- « bourg-Lauterbourg. Je crois de mon devoir de venir vous expo- « ser les raisons pour lesquelles la Chambre de Commerce et le « port de Strasbourg attachent un si grand prix à la conclusion « de cette convention.

« Depuis l'armistice, nous pouvons dire que notre principale « préoccupation a été d'assurer, sans conteste possible, l'avenir « français du port de Strasbourg. Nous n'avons pas besoin de « vous rappeler, Monsieur le Président, que le Rhin est dominé « par le charbon. Sur l'ensemble des transports purement « fluviaux exécutés par lui, soit sur environ 60 millions de « tonnes, la part du charbon allemand est de plus de moitié. On « peut donc dire que le producteur allemand de charbon est le « maître incontesté du grand fleuve. Dans ces conditions, tous « nos efforts ont tendu, depuis des années, à préserver notre « port de l'emprise des producteurs allemands de charbon, con- « vaincus que nous sommes que, si ces producteurs venaient « s'installer à Strasbourg, ils s'empareraient bientôt de tout le « marché charbonnier de la région, et de plus, qu'ils ne tarde- « raient pas à y attirer à leur suite toute l'organisation commer- « ciale allemande, avec ses sociétés d'assurances, ses banques et « surtout sa flotte rhénane.

« Or, la convention dite « Importcharstrasbourg » offre « précisément à nos yeux cet immense avantage de préserver « notre port jusqu'en 1940 de l'emprise allemande que nous avons « toujours si vivement redoutée. Tout en nous assurant 1.200.000 « tonnes par an, les producteurs allemands de charbon s'enga- « gent, en effet, à ne pas livrer, directement ou indirectement, « de charbon ou de coke du bassin rhénan-westphalien dans l'hin- « terland du port de Strasbourg, autrement que dans le cadre « de la convention. En d'autres termes : pour la durée du contrat « nous sommes assurés que le marché charbonnier de notre « région restera entre les mains du commerce français. Nous « estimons qu'à lui seul, cet avantage suffirait à contrebalancer

« largement les inconvénients qu'à d'autres points de vue la « convention comporte peut-être.

« Mais il y a plus : une flotte rhénane, quelqu'en soit la « nationalité, ne saurait subsister si elle ne s'est réservée le « transport des charbons. Si elle n'y réussit pas, elle ne résiste « pas à la concurrence des flottes concurrentes pourvues, elles, « de ce fret indispensable. Or, la convention dite « Importchar- « strasbourg » assure ces transports à notre flotte, non seule- « ment par le fait qu'elle sauvegarde le caractère français de notre « commerce d'importation, mais encore en garantissant, en tout « état de cause, 55 % des transports de charbon, portant sur les « 1.200.000 tonnes que les Allemands se sont engagés à nous « fournir. Par ailleurs, les prix prévus pour ces transports « assurent aux compagnies françaises le même traitement qu'aux « compagnies allemandes et leur permettent de lutter ainsi dans « des conditions de parfaite égalité avec leurs concurrents. Grâce « à ces clauses, la flotte française du Rhin peut donc envisager « son avenir avec confiance.

« Si nous ajoutons enfin que la convention garantit l'hinter- « land du port de Strasbourg contre le manque de charbon si « redoutable en certaines périodes de crise, en lui assurant, bon « an mal an, un tonnage de 1.200.000 tonnes, nous aurons, je « crois, mis en lumière les avantages fondamentaux qu'offre la « convention au triple point de vue des intérêts du port de « Strasbourg, de la navigation française et des consommateurs « de notre hinterland.

« Ces avantages revêtent une importance tellement décisive, « tellement vitale pour nous, qu'ils ne nous paraissent pas trop « chèrement acquis au prix de quelques concessions, de certains « sacrifices mêmes consentis par l'Etat français, etc... »

Un accord, à ratifier par les gouvernements français et allemand (1), fut finalement conclu; ce fut la convention signée à Essen le 31 juillet 1930 (2) qui reprit en grandes lignes les clauses de la convention « Importcharstrasbourg ».

---

(1) A partir du 10 janvier 1930, en vertu d'un accord tacite avec le K.S., l'O.H.S. continua à assurer l'approvisionnement du port de Strasbourg, mais seulement à titre commercial et en attendant que fussent mis au point les accords recherchés pour régler définitivement la situation du port.

(2) L'accord d'Essen a été conclu entre l'O.H.S. et le K.S.

La *Convention d'Essen*, prévue pour durer jusqu'au 31 août 1939, comprend comme dispositions essentielles :

1° Le K.S. s'interdit de vendre directement ou indirectement le charbon allemand (Ruhr) dans douze départements de l'hinterland de Strasbourg, à savoir : Bas-Rhin, Haut-Rhin, Moselle, Meurthe-et-Moselle, Vosges, Meuse, Haute-Marne, Doubs, Haute-Saône, Territoire de Belfort, Jura, Côte-d'Or. L'importation de ce charbon ne doit se faire que par l'intermédiaire d'importateurs choisis sur une liste agréée par le Gouvernement français (1).

2° Le K.S. s'engage à livrer à Strasbourg au minimum 100.000 tonnes, au maximum 400.000 tonnes par mois, dont il accepte de recevoir le prix par prélèvement sur les sommes prévues dans le Plan Young pour prestations en nature. Mais ceci suppose qu'on doit lui enlever des quantités correspondant à 10 ou 15 % du montant annuel du dit plan. Et comme sanction de cette contre-partie, l'article 6 de la convention dispose que, si les marchés conclus par les importateurs strasbourgeois, seuls agents de vente, n'assuraient pas pendant trois mois consécutifs 55.000 tonnes par mois, le K.S. pourrait revendiquer sa liberté d'action dans les douze départements de l'hinterland de Strasbourg.

3° Le prix des charbons livrés, payés au K.S. par imputation sur le compte « transfert des Réparations » n'est pas fixé, la convention spécifiant seulement que les charbons doivent être mis à la disposition des importateurs « à des conditions leur permettant la revente ». Mais en sus du prix, le K.S. doit recevoir du Trésor français une « bonification » de 1,20 Mk. par tonne jusqu'à concurrence de 1.200.000 tonnes.

4° Le transport des charbons destinés à Strasbourg doit être effectué moitié par la flotte rhénane française, moitié par l'armement allemand. Un taux minimum de fret est prévu, soit

---

(1) Les maisons figurant sur cette liste sont :

Importateurs revendeurs : Comptoir des Combustibles, Rhin et Rhône, J. Kronberg et C^ie^, Société Alsacienne de Houilles et Agglomérés, Strasbourg-Lyon, Société charbonnière Est et Nord, Société des Anciens Etablissements Neuerburg, Société charbonnière et manutentionnaire de l'Est, Société strasbourgeoise de Combustibles.

Importateurs consommateurs : Société d'Electricité de Strasbourg, Société Alsacienne de Cokerie (Alcok), Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

4,10 Rmk. Cette stipulation s'explique par le désir des négociateurs français de protéger les mines de houille de Lorraine et en même temps d'éviter que les compagnies de navigation qu'on voulait soutenir, soient handicapées par un avilissement des frets.

L'application des stipulations de la Convention d'Essen supposait la création de deux organismes :

Le premier capable de prendre vis-à-vis du K.S. des engagements commerciaux relativement à la détermination des prix et à l'enlèvement des tonnages dont le placement devait être effectué par le dit organisme. Ce fut le rôle qui fut attribué à la Compagnie Générale Charbonnière.

Le deuxième destiné à être substitué à l'O.H.S. dont le rôle était terminé et qui allait entrer en liquidation. Cet organisme devait pouvoir se charger pour le compte de l'Etat français dont la comptabilité administrative ne se prête pas à la réalisation d'opérations commerciales, de tous encaissements et paiements de sommes relatives à l'achat, à la réception, au transport et à la vente de charbons livrés par le Kohlensyndikat. A cet effet on créa la S.I.C.A.P., c'est-à-dire la « Société pour l'importation des charbons et autres produits de prestations. »

La *création du premier de ces organismes* s'avéra comme une question très épineuse qui devait nécessairement créer bien des rivalités et par conséquent décevoir bien des espoirs, quelqu'en eût été la solution. En effet, si à Strasbourg on avait été toujours unanime pour la création d'un organisme unique à opposer au Kohlensyndikat, des divergences sérieuses naquirent sur la question du partage d'influence dans la direction du dit organisme.

La Convention d'Essen avait attribué le monopole d'importation à une liste de douze importateurs strasbourgeois agréés par le Gouvernement français. Encore fallait-il créer entre ces firmes un lien juridique par la formation de l'organisme central prévu et ce dernier devait être agréé par le Kohlensyndikat qui avait un délai de trois mois pour ratifier la convention.

Des conversations privées aboutirent en septembre 1930 à un accord ratifié par le K.S. et fixant les modalités d'application de la Convention d'Essen. L'ossature de la combinaison réalisée est constituée par trois textes :

1° Une convention commerciale entre le K.S. fournisseur et un groupe, dit C.C.R.R., formé par deux importantes sociétés importatrices de Strasbourg : le « Comptoir des Combustibles » et « Rhin et Rhône ».

2° Un acte d'association entre les deux sociétés précitées plus un certain nombre d'autres sociétés charbonnières françaises et un groupe de neuf puissants producteurs allemands, faisant partie du K.S. et le représentant.

3° Une convention inter-actionnaires.

Aux termes de la convention commerciale, le K.S. donne l'exclusivité d'importation de ses produits au groupement formé par les sociétés « Comptoir des Combustibles » et « Rhin et Rhône » pour les douze départements formant l'hinterland du port de Strasbourg (1). Le transport des charbons doit être effectué par moitié par le K.S. et par le groupement C.C.R.R., avec libre choix des armements transporteurs.

Le groupe C.C.R.R. s'engage à limiter son importation en charbons étrangers autres que ceux du K.S. à 240.000 tonnes par an.

Les prix de cession par le K.S. sont déterminés périodiquement, en fonction de la situation du marché, mais donnent lieu, sur cette base, à une redevance payée au K.S.

L'acte d'association est conclu entre un groupe A, dit C.C.R.R., agissant tant en son nom que se portant fort pour treize sociétés charbonnières françaises, et un groupe B formé de neuf puissants producteurs allemands.

Par cet acte, les participants du groupe A remettent toute leur activité charbonnière et manutentionnaire dans les douze départements à l'Association en participation (2), en s'engageant à ne pas porter le dit accord à la connaissance des tiers.

L'Association dirige la réalisation des opérations ci-dessus mentionnées, centralise les résultats et les répartit suivant un barème entre tous les adhérents, participants allemands compris, ces derniers devant recevoir 25 % des bénéfices réalisés.

L'Association n'a ni capital, ni dénomination, ni raison sociale, ni comptabilité officielle. Elle est administrée par un

(1) Vis-à-vis des importateurs consommateurs la nouvelle organisation prenait la qualité d'agence générale de vente du Kohlensyndikat.

(2) Egalement pour charbons non allemands.

gérant contractuel, « La Compagnie Générale Charbonnière » [1], qui ne doit pas être connu des tiers et qui jouit des pouvoirs les plus étendus.

Outre la participation dans les résultats, contre-partie de l'exclusivité concédée à l'Association, chaque participant du groupe A a droit à une rémunération sous forme d'intérêt pour les immeubles, terrains et matériels divers, dont l'activité est utilisée pour les opérations relevant de l'Association.

L'objet de la convention interactionnaire concerne la Compagnie Générale Charbonnière qui constitue, pour ainsi dire, le chapeau de toute l'organisation (celle-ci a été fondée au capital de 10.000.000 de francs, souscrit à raison de 51 % par le groupe C.C.R.R., 25 % par le K.S. et 24 % par divers; le conseil d'administration est composé pour un tiers de nationaux allemands). Elle a pour but de cadenasser cette répartition et se rallie, de ce fait, aux statuts prévoyant, pour certaines questions, des votes à la majorité de 76 % des voix, ce qui assure aux Allemands un droit de véto absolu.

Les membres des groupes A et B s'interdisent de plus de prendre tout intérêt ou participation dans toute entreprise ayant pour objet la réalisation d'opérations analogues à celles dont la concession a été donnée par eux à l'Association en participation.

La subtilité de cette combinaison explique pourquoi la constitution de la Compagnie Générale Charbonnière a soulevé tant de polémiques. En effet, on reprochait à celle-ci d'avoir déformé sur deux points les intentions qui avaient présidé à la conclusion de la Convention d'Essen : En premier lieu, elle aurait eu pour effet d'attribuer pratiquement le monopole d'importation des charbons de la Ruhr à deux importateurs, au lieu de le donner en commun à l'ensemble des négociants importateurs français qui figuraient sur la liste agréée par le Gouvernement et jointe à la Convention d'Essen; en deuxième lieu, elle aurait donné au Kohlensyndikat le contrôle de fait sur le marché strasbourgeois des charbons d'importation. Il semble d'ailleurs que cette dernière allégation est une exagération manifeste, car la participation du Kohlensyndikat, soit dans l'Association en participation, soit dans la Compagnie Générale Charbonnière, n'est pas suffi-

(1) Dont les statuts ne se distinguent pas de ceux de n'importe quelle société anonyme.

samment importante pour ne pas laisser à l'élément français de la combinaison la prépondérance dans la direction des destinées sociales. En définitive, l'intérêt français paraît mieux défendu par la combinaison réalisée que si le Kohlensyndikat avait pu, dans un organisme créé sans lui par les sociétés charbonnières strasbourgeoises, attiser les rivalités de ces dernières les unes contre les autres et rompre ensuite le contrat d'exclusivité au moment où il aurait estimé que l'organisme strasbourgeois est suffisamment affaibli par les luttes intestines de ses sociétaires.

Le *deuxième organisme nécessaire pour l'application de la Convention d'Essen, la S.I.C.A.P.*, eut une naissance moins mouvementée. Constituée sous la forme d'une société en commandite par actions au capital de 2 millions, elle a comme gérant responsable, sous le contrôle de l'Etat, et comme principal actionnaire, la Compagnie Générale pour la Navigation sur le Rhin, société anonyme au capital de 15 millions qui, nous l'avons signalé, s'est vu attribuer après la guerre la totalité des remorqueurs rhénans livrés à la France en vertu du Traité de Versailles.

La S.I.C.A.P. fonctionne comme caisse de transfert et de compensation. Elle encaisse le produit des ventes du Kohlensyndikat dans le rayon de la Convention. Elle en fait deux tranches au prorata des tonnages : la première correspondant au tonnage inscrit au programme des prestations, la seconde correspondant au surplus. La seconde est transférée directement au Kohlensyndikat. La première sera versée au Trésor sous déduction, par la S.I.C.A.P., de la subvention annuelle de 1.500.000 Rmk., destinée à la navigation rhénane, ainsi qu'à divers autres frais. Auparavant la S.I.C.A.P. reçoit du Trésor qui les émet à son ordre, des traites payables par la Banque des Règlements Internationaux sur le fonds que le Plan Young met au crédit de la France. Ces traites sont établies pour un montant égal au principal de la tranche, majoré de la bonification allouée au Kohlensyndikat par la Convention d'Essen. Elles sont endossées par la S.I.C.A.P. à l'ordre du Kohlensyndikat qui se les fait payer par la B.R.I. En somme, la S.I.C.A.P. est un pur organisme comptable qui a pour unique mission de prélever au passage sur les fonds de Réparations, d'une part la bonification allouée au Kohlensyndikat, d'autre part la subvention destinée à la navigation française sur le

Rhin; elle se charge de transférer l'un et l'autre montant à leurs bénéficiaires respectifs.

Par le moratoire Hoover, la S.I.C.A.P. a perdu son objet principal, c'est-à-dire de servir d'organisme de transfert des annuités de Réparations. Elle a malgré tout continué à exister en limitant toutefois son activité à un rôle d'organisme de compensation dans le système de clearing franco-allemand.

Paragraphe II. LA CONSTELLATION COMMERCIALE ACTUELLE DU PORT CHARBONNIER DE STRASBOURG

Le régime commercial institué par la Convention d'Essen a survécu à la cessation des Réparations. C'est sans doute parce que le Kohlensyndikat était intéressé à l'organisme français d'importation qu'il n'a pas profité des nombreuses occasions qui s'étaient présentées pour lui de dénoncer la Convention d'Essen. Celle-ci a même été renouvelée, avec quelques modifications, jusqu'en 1945.

Actuellement, au point de vue de l'importation charbonnière, la situation à Strasbourg est la suivante : d'un côté, monopole d'importation des charbons de la Ruhr au profit de la Compagnie Générale Charbonnière, de l'autre côté, liberté d'importation pour les autres charbons. L'institution du monopole pour l'importation des charbons de la Ruhr devait nécessairement amener les maisons d'importation qui ne faisaient pas partie de l'Association en participation doublant la Compagnie Générale Charbonnière, à se spécialiser dans l'importation de charbons autres que ceux de la Ruhr. Effectivement, nous avons déjà signalé combien s'était développée, depuis 1930, l'importation de charbons de provenance non-westphalienne; cela ne provient d'ailleurs pas uniquement de la situation commerciale nouvelle dans laquelle se trouvait le commerce d'importation strasbourgeois, mais presque essentiellement du fait de la construction d'une nouvelle voie d'eau reliant les mines hollandaises avec le Rhin.

Les différents importateurs encore en présence au port de Strasbourg sont donc, d'une part le groupe Compagnie Générale Charbonnière et d'autre part, quelques importateurs isolés qui ont pu maintenir leur indépendance.

La *Compagnie Générale Charbonnière* dont nous avons expliqué plus haut la formation et le fonctionnement, a étendu, depuis

1930, son rayon d'action et perfectionné le fonctionnement de son exploitation.

Elle comprend aujourd'hui les importateurs suivants : Comptoir des Combustibles, Châtel Dolfus, Rhin et Rhône, Strasbourg-Lyon, J. Kronberg et Cie, Société Alsacienne des Houilles et Agglomérés, Société Charbonnière Est et Nord (filiale de Strasbourg). Elle contrôle de plus la Société Strasbourgeoise d'Armement et de nombreux grossistes et détaillants (1). Elle a, comme nous l'avons vu précédemment, la haute-main dans le Comptoir des Briquettes de Lignite et a reçu de la Société Charsar la quasi-exclusivité de vente des charbons sarrois dans les douze départements.

Nous avons expliqué plus haut le schéma de l'acte d'association qui lie les adhérents de la Compagnie Générale Charbonnière. Il lie les participants pour les opérations de toute nature qu'ils effectuent dans les douze départements. Les recettes provenant de ces opérations sont versées à un fonds commun. La Compagnie Générale Charbonnière a les pouvoirs les plus étendus pour surveiller l'activité de chaque participant et pour prendre éventuellement des sanctions. Elle contrôle les comptabilités qui ont été uniformisées pour tous les membres.

Chaque participant possède et exploite son chantier propre, mais tous les charbons qui doivent séjourner sur les chantiers de Strasbourg et de Lauterbourg appartiennent à la Compagnie Générale Charbonnière. Seules les opérations en droiture pour les charbons autres que la Ruhr sont faites directement par les adhérents, mais les recettes sont versées au fonds commun. La mise en commun des recettes a permis une rationalisation qui comprime les frais généraux au minimum possible. Un bureau central de vente enregistre toutes les commandes et en confie l'exécution aux différents adhérents dont les chantiers ont été spécialisés, l'un pour les charbons industriels, l'autre pour les charbons domestiques, ou bien l'un pour les grandes, l'autre pour les moyennes et les petites commandes, etc. On voit donc que la Compagnie Générale Charbonnière a réalisé une simplification et une systématisation de l'exploitation de ses adhérents qui se traduit par l'appui mutuel que ceux-ci se portent à tout moment.

(1) En tout plus de 25 sociétés.

Pour donner une idée de l'importance de la Compagnie Générale Charbonnière, il faut signaler qu'environ 75 % des charbons étrangers vendus dans la région de l'Est passent par elle. Le rapport d'enquête sur le marché charbonnier de 1936 (1) publié les tonnages de charbons de diverses provenances réalisés en 1935 par le groupe Compagnie Générale Charbonnière :

Allemagne	1.139.000	tonnes
France	395.000	—
Belgique	83.000	—
Hollande	58.000	—
Pologne	46.000	—
Grande-Bretagne	2.000	—
Total	1.723.000	tonnes

On voit par là que la Compagnie Générale Charbonnière est de loin la plus puissante maison d'importation de l'Est de la France dont elle domine littéralement le marché; nous verrons à propos du commerce de gros et de détail que son activité ne s'est d'ailleurs pas bornée à truster une partie du commerce d'importation.

A côté de la Compagnie Générale Charbonnière se trouvent les maisons d'importation charbonnière qui n'ont pas consenti à se laisser absorber par elle. Les deux principales d'entre elles sont la Société des Anciens Etablissements Neuerburg et la Société Strasbourgeoise des Combustibles.

La *Société des Anciens Etablissements Neuerburg,* ayant son siège à Paris, a, comme on sait, repris après la guerre le chantier strasbourgeois de la maison allemande Hansen et Neuerburg. Elle a l'exclusivité de vente en France des charbons du Eschweiller Bergwerksverein à Kohlscheid (2), principale houillère du bassin d'Aix-la-Chapelle qui fournit toute une gamme de charbons de 7 à 24 % de matières volatiles. Cette maison, entièrement indépendante tant au point de vue commercial que finan-

(1) Page 277.

(2) Cette houillère est d'ailleurs contrôlée par la société luxembourgeoise A.R.B.E.D.

cier, travaille toutefois en parfaite entente avec la Compagnie Générale Charbonnière (1).

La *Société Strasbourgeoise des Combustibles,* société anonyme au capital de 10 millions, appartient entièrement aux charbonnages lorrains qui sont seuls à être représentés dans son conseil d'administration. Outre sa fonction d'agent régional de la Charlor, elle a la représentation exclusive des charbonnages hollandais d'Orange Nassau qui sont contrôlés par la maison de Wendel. Orange Nassau est d'ailleurs la plus puissante des mines privées hollandaises. La Société Strasbourgeoise de Combustibles, en même temps qu'elle sert d'organisme d'écoulement en France de la production d'une houillère étrangère, financièrement dépendante de l'industrie lorraine, permet aux charbonnages lorrains d'avoir un regard dans le commerce strasbourgeois d'importation. A Strasbourg, elle est d'ailleurs le seul antagoniste déclaré de la Compagnie Générale Charbonnière.

A côté de ces deux maisons, *les autres firmes indépendantes,* de beaucoup moindre importance d'ailleurs, sont : la Société Charbons et Minerais, les Etablissements Pollack et Blime, et les Etablissements Becker et Trautmann. La première est la représentante des mines domaniales hollandaises et la deuxième s'occupe surtout de l'importation de charbons polonais.

Quant aux trois *importateurs consommateurs* prévus par la Convention d'Essen (l'Electricité de Strasbourg, Alcok et les Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine), ils importent eux-mêmes les tonnages de charbons étrangers dont ils ont besoin, toutefois, pour les charbons de la Ruhr, la Compagnie Générale Charbonnière leur sert obligatoirement de transitaire et de manutentionnaire.

Une mention spéciale doit être faite à l'un d'eux : la Société Alsacienne de Cokerie (Alcok). En effet, celle-ci, qui avait été d'abord orientée vers le coke métallurgique à l'usage de l'industrie mosellane, a complètement dû abandonner ce débouché. Actuellement, elle fabrique surtout des cokes de qualité pour petite métallurgie-fonderie et pour le chauffage central.

De ce fait elle s'est donc trouvée en concurrence directe avec les importateurs négociants qui importent pour les mêmes usages

(1) Il ne faut pas voir là une conséquence du fait que les mines du bassin d'Aix-la-Chapelle ont à leur tour adhéré au Kohlensyndikat en 1934.

des cokes étrangers. Un groupe comprenant la majorité de ces derniers a donc conclu une convention de non concurrence avec Alcok, envers laquelle il s'engage d'acheter ferme environ 75 % de la production de coke de celle-ci, déduction faite des ventes à l'exportation qui se font principalement vers la Suisse. Alcok ne sert plus que la clientèle fixe qu'elle avait au moment de la conclusion de l'accord. Cette combinaison paraît avoir été avantageuse pour les deux parties; pour le producteur qui se voit assuré un débouché fixe sans être obligé d'entretenir lui-même un service commercial important et pour les importateurs qui sont débarrassés d'une concurrence qui aurait pu devenir gênante.

En résumé de cet aperçu de la situation actuelle du port charbonnier, on constate donc une concentration très poussée. Trois groupes sont pratiquement en présence : La Compagnie Générale Charbonnière, les Anciens Etablissements Neuerburg et la Strasbourgeoise des Combustibles, mais pratiquement le premier est de très loin le plus puissant et c'est lui qui fixe en fait les conditions de vente sur le marché de l'Est.

CHAPITRE TROISIÈME

Le commerce de gros et le commerce de détail

SECTION I

Structure commerciale de la distribution charbonnière

Paragraphe I. — LE COMMERCE DE GROS

On sait que le négociant en gros est celui qui, achetant départ chantiers importateurs maritimes ou départ mines françaises ou étrangères, approvisionne habituellement les marchands détaillants et la consommation dite de moyenne et de grande industrie, tandis que le détaillant distribue à la consommation dite de foyer domestique ainsi qu'à celle dite de petit commerce et de petite industrie. On voit donc que la séparation entre le commerce de gros et celui de détail est très imprécise. Beaucoup de firmes, en effet, répondent aux deux définitions. Mais il faut malgré tout maintenir cette distinction, car si la plupart des grossistes font en même temps du détail, l'inverse n'est pas exact.

En principe, on peut classer les grossistes en deux catégories : les négociants en gros en chambre et les négociants en gros munis de chantiers. En pratique d'ailleurs, ces deux subdivisions d'activité se juxtaposent et s'interpénètrent aussi sans aucun souci de logique et dans un dosage différent suivant chaque cas d'espèce.

Les grossistes en chambre ne manipulent pas le charbon, n'utilisent pas de chantiers et n'ont pas de stocks; ils se bornent à passer des marchés avec les mines françaises ou étrangères et les importateurs maritimes, à recevoir des commandes de la clientèle et à faire expédier la marchandise directement par les producteurs aux consommateurs. Leur activité présente un double aspect : la vente transit où le négociant en chambre a

momentanément la propriété du charbon et la vente à la commission où il ne l'a pas. Notons que ces deux modes de vente ne peuvent être pratiqués que par bateaux ou par wagons complets ; ce sont donc des modes de livraison réservés aux gros consommateurs ou aux consommateurs éloignés.

Les grossistes munis de chantiers achètent et revendent en gros ; ils possèdent des chantiers d'où ils peuvent réexpédier par wagons complets ou fournir par quantités moindres. Ils vendent le charbon à de gros consommateurs industriels ou à des négociants détaillants, soit en produit tel quel, soit après recriblage.

Ces considérations générales faites, quelle est la situation du commerce de charbon en gros dans l'hinterland du port de Strasbourg ?

A Strasbourg même, les maisons d'importation remplissent toutes elles-mêmes la fonction de grossiste. Il faut citer à ce sujet tout particulièrement les négociants qui ont formé la Compagnie Générale Charbonnière (1). Cette dernière étant seule importatrice, ses adhérents se sont nécessairement cantonnés dans le commerce de gros. Il n'y a donc guère de place à Strasbourg pour des grossistes indépendants qui n'y existent plus qu'en nombre très limité. Dans l'hinterland proprement dit du port de Strasbourg, les importateurs ont de nombreuses succursales dotées de chantiers qui remplissent le rôle de grossistes ; il faut signaler tout particulièrement à ce sujet certains ci-devant importateurs indépendants, adhérents de la Compagnie Générale Charbonnière, tels Rhin et Rhône et surtout Châtel-Dolfus, qui comptent dans la région de l'Est tout un réseau serré d'agences et de chantiers. A part les importateurs et leurs succursales, on trouve évidemment des firmes de commerce de gros distinctes. Mais pour la plupart leur indépendance est toute nominale, car souvent elles sont ou bien contrôlées au moyen d'une participation financière, ou bien elles sont purement et simplement

(1) Les firmes d'importation strasbourgeoises se sont spécialisées depuis 1919 dans le commerce de gros, car depuis cette date et jusqu'en 1930, elles n'étaient pas elles-mêmes importatrices pour les charbons allemands qui formaient la grande majorité du trafic charbonnier du port, le rôle d'importateur véritable étant rempli par l'O.H.S. seul.

des filiales des importateurs. Vu cette emprise du négoce d'importation sur le commerce de gros, les rares firmes de gros de la région de l'Est qui sont indépendantes financièrement, en sont réduites, au point de vue commercial, à une politique de dépendance à l'égard des importateurs, vu les ennuis d'approvisionnement que ces derniers peuvent créer aux grossistes remuants. Il faut noter d'ailleurs qu'en ce qui concerne les charbons lorrains, la tendance à la suppression du commerce de gros, en tant que rouage indépendant, est encore plus prononcée, Charlor ayant dans toutes les villes importantes des représentants qui transmettent la plupart des commandes, tant des détaillants que des gros consommateurs, directement aux mines qui les exécutent le plus souvent sans intermédiaire.

Il faut noter que dans l'hinterland du port de Strasbourg, les grossistes possèdent presque tous des chantiers. Ceux qui n'en possèdent pas ne sont, pour la plupart, pas de véritables négociants en chambre, mais de simples commissionnaires de telle ou telle mine française ou étrangère, ou bien d'un importateur.

Paragraphe II. — LE COMMERCE DE DETAIL

En ce qui concerne le commerce de détail, une vue d'ensemble sur toute la région de l'Est est évidemment une chose assez difficile, vu le caractère très local de ce commerce et le grand nombre de firmes qui a beaucoup augmenté depuis 1928. Le commerce de détail comprend, d'autre part, un grand nombre de catégories de négociants. La maison de détail qui a un débit annuel de 10 à 12.000 tonnes n'a aucune analogie, tant au point de vue de son organisation interne que de son influence au point de vue économique, avec le petit détaillant sans personnel, travaillant lui-même, avec ou sans sa famille, à la distribution d'un tonnage ne dépassant très souvent pas 500 tonnes par an. Ce sont d'ailleurs ces petits marchands de charbon qui forment la grande majorité du nombre des négociants détaillants. Ils ne possèdent individuellement que peu d'influence sur la physionomie de l'ensemble du commerce de détail, vu qu'ils restent cantonnés dans une sphère très étroite.

A Strasbourg, la plupart des importateurs font à côté du

commerce de gros également le commerce de détail, soit eux-mêmes, soit par l'intermédiaire de filiales. Beaucoup d'autres maisons détaillantes importantes sont contrôlées financièrement par les importateurs. Seuls les petits et les moyens détaillants sont entièrement à leur propre compte, mais, comme ils dépendent pour leur approvisionnement en charbon d'un nombre très restreint d'importateurs-grossistes, leur liberté commerciale paraît être toute relative.

Dans le département du Bas-Rhin, le nombre de détaillants est actuellement d'environ 320. A Strasbourg, 120 détaillants livrent 240.000 tonnes, tandis que dans le reste du département 200 détaillants livrent 110.000 tonnes. On constate par là que les gros détaillants sont fixés en général à Strasbourg.

La distribution charbonnière dans l'hinterland du port de Strasbourg est donc nettement dominée, d'une part, par les importateurs, et d'autre part, mais dans une beaucoup moindre mesure, par le Comptoir des Charbons Lorrains. On voit donc que, dans la région de l'Est, le commerce charbonnier est soumis aux grandes lois générales qu'a signalées M. Laufenburger dans son remarquable ouvrage sur le commerce et l'organisation des marchés (1). Toutefois, ce n'est pas la production qui est prédominante dans l'organisation du marché strasbourgeois, mais l'importation. Des trois formes de lien entre la production (respectivement l'importation) et le commerce charbonnier dégagées dans cet ouvrage — la participation dans les sociétés existantes, l'organisation du cartel de vente, la création de sociétés commerciales filiales — ce sont surtout la première et, dans une beaucoup moindre mesure, la dernière qui ont été employées exclusivement à Strasbourg. En effet, une des principales caractéristiques du marché strasbourgeois, c'est que cette concentration et ce contrôle de la distribution ne se manifestent que très difficilement aux yeux du grand public, car les anciennes firmes de détail ou de gros, absorbées ou contrôlées, ont toutes subsisté et souvent même avec leur personnel dirigeant ancien. C'est là, à notre avis, une grande habileté, car cette façon de faire a eu deux avantages principaux. Elle a tout d'abord ménagé la susceptibilité et la méfiance du public à l'égard des trusts ou des cartels

(1) Page 316 et suivantes.

trop puissants. En deuxième lieu, elle a maintenu l'équilibre de la distribution en ce sens que chaque maison a gardé sa clientèle dont elle connaît les goûts et les besoins, la capacité de paiement ou la situation financière, toutes choses qu'un comptoir unique créé pour remplacer le négoce absorbé, ne pourrait arriver à connaître qu'avec une organisation irréprochable et après une assez longue période de tâtonnement. On peut même se demander si un tel organisme, vu le caractère nécessairement très centralisé de sa direction, serait à même de jamais pouvoir acquérir une connaissance profonde du marché d'une grande région comme l'hinterland du port de Strasbourg.

SECTION II

L'organisation corporative du négoce charbonnier

Nous avons vu qu'en principe le commerce charbonnier se divise en trois branches d'activité : l'importation, le commerce de gros, le commerce de détail. Il paraît donc naturel que l'organisation syndicale, à partir du moment où elle a existé, se soit faite sur ce plan. Effectivement, chaque branche possède ses organisations syndicales propres. Celles-ci ne s'opposent pas d'une branche à l'autre, mais se superposent et quelquefois s'unissent dans des comités mixtes, lorsqu'il s'agit de défendre les intérêts communs à plusieurs branches. Cette collaboration est particulièrement facilitée à Strasbourg et dans la région de l'Est en général par le fait que beaucoup de firmes exercent simultanément toutes les trois activités et sont de ce fait également inscrites dans les trois syndicats correspondants. Il est à noter que les trois échelons syndicaux se sont délimités un domaine géographique identique qui comprend les 10 départements de l'Est.

La tendance à une organisation syndicale serrée est très récente dans la région de l'Est. Il existe depuis longtemps des syndicats de négociants charbonniers, mais à titre plutôt sporadique et sans lien organisé entre eux. C'est seulement à partir de 1936 que la menace de l'Etat de contrôler de près, voire même de nationaliser le commerce de charbon, a fait créer en peu de temps tout un système de défense du commerce qui a atteint dans la région de l'Est un particulière perfection.

Paragraphe I. — L'IMPORTATION

Le commerce d'importation possède depuis très peu de temps un organe syndical à part. En effet, tous les importateurs étant en même temps grossistes, ils se servaient de la Chambre Syndicale du Commerce des Charbons en Gros de l'Est, créée en 1931 au moment de la disparition de l'O.H.S., pour régler les questions particulières à l'importation.

Pour des raisons plus générales, ils étaient affiliés individuellement au Syndicat Central des Importateurs, à Paris, ou bien au Syndicat National des Importateurs de Charbons en France (1). Quand, fin 1936, il se créa sous l'impulsion du Syndicat Central un système de groupement plus régional des importateurs, les Strasbourgeois formèrent une des 6 Chambres Régionales d'Importation françaises ; (2) elle prit le nom de Chambre Charbonnière de l'Importation Rhénane.

Celle-ci comprend les sociétés suivantes : Comptoir des Combustibles d'Alsace et de Lorraine; Etablissements Châtel et Dolfus ; Etablissements M. Trautmann ; Etablissements Polack et Blime ; Société Kronberg et Cie ; MM. Périn Frères ; Société Alsacienne des Houilles et Agglomérés; Société Charbonnière Est et Nord ; Société des Anciens Etablissements Neuerburg ; Société Charbons et Minerais ; Société Rhin et Rhône ; Société Strasbourg-Lyon ; Société Strasbourgeoise des Combustibles ; Société Strasbourgeoise d'Armement.

La Chambre Charbonnière de l'Importation Rhénane, sans assurer elle-même aucun rôle commercial, étudie tous les problèmes qui intéressent l'ensemble des importateurs et elle donne à ceux des problèmes qui ne touchent pas les intérêts particuliers de chaque maison, des solutions communes ; elle se tient en contact avec les Pouvoirs publics, ainsi qu'avec les organismes centraux de l'importation.

---

(1) Le syndicat central s'occupe de toutes les questions générales touchant à l'importation, mais se spécialise surtout dans le domaine de l'importation maritime. Le syndicat national, au contraire, est spécialisé dans les questions d'importation terrestre et fluviale, visant surtout les produits importés de Belgique, de Hollande et d'Allemagne.

(2) L'organisme centralisateur de toutes les chambres d'importation régionales est le Comité de l'Importation Charbonnière qui est une émanation du Syndicat Central des Importateurs. Ce comité représente l'ensemble de l'importation dans les discussions et les rapports avec les Pouvoirs Publics.

Une des principales fonctions de la Chambre Charbonnière de l'Importation Rhénane est également la fixation périodique d'un barème de vente des charbons industriels et domestiques que ses adhérents s'engagent à observer.

Paragraphe II. — LE NEGOCE DE GROS

La Chambre Syndicale du Commerce des Charbons en Gros de l'Est qui, nous l'avons vu, existe depuis 1931, groupe la totalité des grossistes de 7 départements de l'Est. Récemment, la Chambre Syndicale des Négociants en Charbons en Gros du Territoire de Belfort, du Doubs et de la Haute-Saône s'est affiliée à elle, de sorte qu'actuellement les négociants en gros sont également organisés dans le cadre des 10 départements. La Chambre Syndicale du Commerce de Charbons en Gros de l'Est est une des neuf grandes Chambres Régionales du Commerce de Gros que comprend la France. Celles-ci défendent, chacune dans sa circonscription, les intérêts généraux du commerce de gros. Elles fixent en outre les prix de vente (marges syndicales) à appliquer par le commerce de gros aux marchands détaillants, industriels et autres consommateurs. L'ensemble de ces chambres syndicales est coiffé par un organisme central dénommé : U.P.C.F. (Union Professionnelle Charbonnière de France) ; cette Union constitue l'organisme représentatif de l'ensemble du commerce de gros, tant auprès des Pouvoirs publics que des mines et des importateurs.

Paragraphe III. — LE NEGOCE DE DETAIL

Le commerce de détail est groupé en Chambres syndicales de détail locales, départementales ou régionales.

Les Chambres syndicales de détail locales n'existent que dans les grandes et les moyennes agglomérations. Elles groupent les détaillants d'une même localité. Leur rôle est la défense de l'ensemble des intérêts des détaillants, la fixation des mercuriales de vente et quelquefois la répression des fraudes.

Les détaillants étant extrêmement disséminés dans un ensemble de moyennes et petites localités où ils ne sont souvent qu'au nombre d'un ou de deux, il n'a pas été possible de créer des Chambres de détail locales pour chacune d'elles. Les détaillants s'unissent alors directement, soit par l'entremise des Cham-

bres syndicales locales dans des « Chambres départementales de détail » (1) qui groupent l'ensemble des détaillants ou des organisations de détaillants d'un même département.

Toutes les Chambres départementales des 10 départements de l'Est se sont réunies en un groupement des Chambres départementales de détaillants. Ce groupement a été réalisé tout spécialement pour rendre possible une étroite collaboration entre le commerce de gros et le commerce de détail.

En principe, il existe un organisme central de toutes les Chambres Syndicales de Détail : la Fédération Nationale des Syndicats de Négociants en Combustibles (2). Le Groupement des Chambres Syndicales de Détail de l'Est n'a, paraît-il, pas jugé utile de s'affilier à cette Fédération, vu qu'il estimait non seulement son rôle comme superfétatoire, mais encore parce qu'il doutait de l'indépendance et de l'impartialité de cet organisme.

Les deux organisations syndicales de gros et de détail de l'Est se sont toujours efforcées à arriver à une normalisation du marché et à un règlement amiable des conflits pouvant naître entre les deux branches d'activité qu'elles représentent.

Dans cet ordre d'idées elles sont arrivées, au début de 1938, à conclure un accord qui constitue une vraie charte du marché charbonnier de l'Est et qui a pour but de normaliser les rapports entre le commerce de gros et le commerce de détail et de créer, en même temps qu'une collaboration, une véritable division du travail entre les deux stades de la distribution.

Cet accord, outre une affirmation de principe de solidarité entre le commerce de gros et le commerce de détail, contient plusieurs points :

1° La création d'un « Registre Charbonnier de la Région de l'Est » où sont immatriculés tous les membres adhérents des Chambres Syndicales de Gros et de Détail. Chaque négociant immatriculé au « Registre Charbonnier » se voit délivrer une « Carte de Charbonnier de l'Est », attestant son inscription au Registre et sa participation à l'« Accord Gros et Détail. »

---

(1) Dénommées aussi, dans certains cas particuliers, comme par exemple le Bas-Rhin : « Fédération Départementale des Syndicats de Détaillants. »

(2) La Fédération Nationale a formé avec l'Union Charbonnière un comité mixte, le C.D.C. (Comité de Distribution Charbonnière) qui assure une liaison permanente des deux organismes centralisateurs de gros et de détail et a pour mission de régler tous les points pouvant intéresser à la fois les deux branches d'activité et les relations entre elles.

2° La création d'un Comité Mixte Gros et Détail de Coordination et d'Arbitrage pour l'étude et le règlement de toutes les questions intéressant l'accord ou soulevées à propos de son application, comité muni de pouvoirs pour en assurer le fonctionnement et le respect par toutes mesures appropriées.

3° La centralisation de tout ce qui concerne les opérations du Comité et la tenue du Registre au Secrétariat général des Organismes Charbonniers de la Région de l'Est à Strasbourg qui assurera généralement le jeu régulier et permanent de la réglementation.

4° Les règles essentielles de la distribution qui réservent en principe :

a) aux négociants détaillants inscrits les ventes aux consommateurs particuliers, isolés ou groupés, aux industries artisanales et établissements assimilés, aux ouvriers et employés isolés ou groupés sauf situations spéciales d'industries classées sur une liste, aux établissements municipaux et adjudications locales sauf situations spéciales faisant l'objet d'une liste.

b) aux négociants grossistes inscrits les ventes aux détaillants immatriculés au Registre, à certaines petites industries en raison de situations anciennes justifiées, aux grands consommateurs industriels, à certaines industries approvisionnant leur personnel suivant une liste déposée au Secrétariat Général, aux syndicats agricoles, par wagons complets, avec toutes dispositions pour la suppression des abus.

5° L'insertion dans les conditions de vente des grossistes de l'obligation pour les détaillants, de respecter les règles et prix de leur chambre syndicale locale.

6° L'organisation du contrôle et de la discipline en vertu de laquelle les cas et litiges soumis par la Chambre Syndicale de Gros et celles de Détail seront résolus :

a) par le Secrétariat Général qui s'efforcera d'obtenir une solution conforme à la réglementation;

b) à défaut d'arrangement, par le Comité Mixte;

c) en l'absence d'accord final au Comité, par un arbitre choisi sur une liste établie périodiquement par le Comité Mixte.

Cette organisation est encore trop récente pour qu'on puisse affirmer que, dans tous les cas, elle atteindra le but désiré; mais

il y a tout lieu de croire qu'elle donnera entière satisfaction. En tout cas elle représente pour le négoce charbonnier un effort d'organisation librement consenti qui pourra, s'il continue à se manifester, sauver le marché charbonnier d'une ingérance trop poussée de l'Etat qui est souvent désastreuse pour tout le monde, le consommateur compris.

En conclusion de cet aperçu sur l'organisation syndicale parachevée par les accords ci-dessus énumérés, il convient de signaler que celle-ci est nettement inspirée par l'organisation syndicale du marché charbonnier allemand.

En effet, le centre de gravité de cette dernière est constitué par le Registre du Commerce Charbonnier tenu par le « Zentralverband der Kohlenhändler Deutschlands », en traduction : Association centrale des Négociants en Charbons d'Allemagne.

Mais alors qu'en France tous les membres des syndicats obtiennent le droit d'inscription au registre qui n'est pas indispensable, en principe, pour exercer la profession de négociant, en Allemagne, seuls les inscrits peuvent faire du commerce houiller à quelque titre que ce soit, en qualité de grossiste ou de détaillant. De plus, l'inscription au registre est subordonnée, tant pour les grossistes que pour les détaillants, à quatre conditions qui sont : l'aptitude professionnelle et commerciale, l'intégrité morale, la possession d'installations nécessaires au commerce et la déclaration par l'Association Centrale que l'entreprise répond à un besoin.

D'autres différences entre l'organisation française et allemande consistent en ce que :

1° En France les producteurs ne participent pas à l'organisation corporative du marché.

2° Dans la détermination des marchés réservés respectivement au commerce de gros et de détail il n'y a en France que des limites de catégories, sans qu'il existe des limitations de tonnage comme en Allemagne.

3° L'organisation corporative n'est pas dominée en France par le principe proprement national-socialiste du « Führertum ».

On voit donc que, malgré une certaine similitude dans les rouages des deux organisations, celles-ci diffèrent profondément quant à leur portée et à l'esprit dans lequel elles sont appelées à fonctionner.

TROISIÈME PARTIE

Les prix du Charbon

Avant d'étudier les prix régionaux et leurs particularités, il convient d'abord, dans une première partie, de faire entrevoir les obstacles qui s'opposent à une étude détaillée des prix du charbon et d'indiquer les tendances générales du marché charbonnier français. C'est ensuite seulement que nous pourrons parler des prix sur le marché strasbourgeois pour les deux grandes catégories de combustibles : les charbons industriels et les charbons de foyers domestiques.

CHAPITRE PREMIER

Données d'ensemble sur les prix du charbon

SECTION I

Difficultés d'une étude sur le prix du charbon

Toute étude sur les prix d'une marchandise comporte, en principe, l'observation des prix de revient au lieu de production et des prix de vente au lieu de consommation, la décomposition de la marge entre ces deux prix, en démêlant la part de ren-

chérissement dû à chacun des rouages de la distribution, et la détermination, à un lieu de consommation donné, de l'influence sur les prix des facteurs proprement commerciaux de l'offre et de la demande. Il semblerait à premier abord que, abstraction faite de la discrétion naturelle des acheteurs et des vendeurs, il devrait être relativement aisé, pour une marchandise réputée fongible comme le charbon, de dégager d'une façon générale ces différents éléments surtout quand le nombre des producteurs alimentant le marché est relativement restreint. En réalité il en est tout autrement, car de nombreux éléments d'imprécision ne rendent possible qu'une étude fragmentaire, même quand on possède, ce que nous n'avons pas, de puissants moyens d'investigation comme la commission d'enquête sur le marché charbonnier de 1936.

Ces imprécisions et diversités tiennent à la nature de la marchandise, aux prix et aux entreprises.

I. — En effet, tout d'abord, le charbon est un produit plus diversifié qu'on ne le croit d'ordinaire. Il présente des différences d'espèces (houille, anthracite, lignite), de sous-espèces (houille maigre, houille grasse, à longue flamme, à courte flamme), de qualité (tout venant, gros, menu, fines), d'état de préparation (cassés, lavés). On compte donc un nombre respectable de genres différents. Toutes ces variétés ont des prix qui n'évoluent pas toujours d'une façon parallèle. Les différences de prix entre elles sont quelquefois considérables, par exemple on a payé, en gros, à la même époque, les anthracites de la Ruhr 334 francs la tonne et les fines 133 francs.

Mais, malgré tout il existe un lien entre ces différentes sortes, c'est leur utilisation. Dans cet ordre d'idées on distingue les charbons industriels et les charbons pour foyers domestiques. Les charbons pour foyers domestiques sont des charbons chers, dégageant peu de fumée et de gaz et produisant peu de cendres avec un maximum de pouvoir calorifique; le type par excellence de ce genre de charbon est l'anthracite. Les charbons industriels, au contraire, sont des charbons de qualité moindre par rapport aux précédents et nécessitent des installations spéciales de plus grande envergure pour pouvoir être utilisés au maximum. Les charbons industriels et les charbons domestiques se distinguent également par la différence considérable qui

existe entre eux au point de vue de l'incidence du coût de la distribution sur le prix payé par le consommateur. En effet, pour les charbons industriels, le coût de distribution est minime tandis que pour les charbons domestiques il est très important par le fait que ces derniers ne se vendent qu'au détail par petites quantités, avec livraison à domicile chez le consommateur. A l'intérieur de ces deux catégories s'opèrent des fluctations de prix propres aux diverses qualités, suivant les habitudes, les goûts de la clientèle, ses besoins déterminés par ses installations, et les possibilités de livraison des vendeurs. Mais en dépit de leurs particularités, ces divers prix ne laissent pas d'être étroitement solidaires et leurs variations d'être en corrélation manifeste, bien que complexe. Il convient donc d'étudier, dans l'ensemble, les prix des charbons industriels et des charbons domestiques en ne considérant les cas de détail que quand ils correspondent à l'évolution générale.

II. — Une autre gêne pour l'étude rigoureuse des prix consiste en ce que chaque sorte de charbon n'est pas vendue à un prix unique. Il y a bien évidemment les tarifs et les mercuriales par lesquels les producteurs et les importateurs ou revendeurs fixent pour des types définis les prix qu'ils reconnaissent pour une durée déterminée. Mais dans la réalité ces prix fixés ne sont respectés que pour les petites quantités. Pour les grosses livraisons, dans le désir de conserver ou d'acquérir un client ou même simplement de liquider leurs stocks, les firmes font des prix spéciaux avec tout un jeu de primes de saison et de qualité, de ristournes et d'abattements. Une même qualité est par conséquent vendue à des prix différents, souvent dans la même localité. Le prix réel de vente d'une sorte de charbon est donc pour chaque entreprise un prix comptable constitué par la moyenne des prix spéciaux et diffère souvent beaucoup du prix tarifaire. Mais l'économiste, pour ses évaluations, devra néanmoins s'en tenir à ce dernier, car les abattements sont pour la plupart du temps occultes et variables suivant les cas d'espèce.

III. — Une autre difficulté de l'analyse des prix du charbon provient de l'organisation de la distribution, dans le sens large du mot. En effet, comme nous l'avons déjà vu, si le principe est que le négoce charbonnier comprend trois stades distincts :

la production, la répartition, la distribution, en réalité toutes ces activités s'interpénètrent et se juxtaposent sans aucun souci de logique, le seul but de toutes entreprises étant de conclure des affaires d'une façon ou d'une autre. Il en résulte que les prix de revient et les marges aux différents stades ne peuvent être dégagés avec netteté. Tout au plus peut-on essayer de calculer la marge pour des détaillants ne vendant que des charbons domestiques et encore verrons-nous à ce propos les difficultés même théoriques qui s'opposent à ce calcul.

En définitive il nous faudra modestement nous contenter de relater les grandes lignes de la politique des prix des groupements en présence et de dégager les tendances générales de l'évolution des composantes des prix.

SECTION II

Les prix de revient des houillères françaises et étrangères

Le prix de revient est en principe un des éléments principaux des prix du marché, ou du moins doit l'être, pour que l'entreprise puisse vivre économiquement. Ce qui ne veut pas dire que les prix de vente ne sont pas quelquefois au-dessous des prix de revient, mais nous assistons alors immédiatement à un effort d'ajustement dont dépend à la longue la survie de l'entreprise. Quoiqu'il en soit, il est évident que le producteur qui a les prix de revient les plus bas aura la plus grande force d'expansion et par suite la possibilité de conquérir de nouveaux débouchés.

Qu'en est-il sous ce rapport des houillères françaises qui sont obligées de subir sur leur propre marché la concurrence des charbons étrangers, vu leur situation géographique et la mauvaise répartition qualitative de leurs produits ? Là également, elles sont plutôt désavantagées par le fait que les gisements sont souvent de qualité médiocre au point de vue des conditions d'exploitation (par exemple l'irrégularité des veines). Il s'en suit une augmentation considérable du poste main-d'œuvre, un rendement ouvrier faible et un obstacle à une mécanisation plus poussée de l'extraction. En plus les salaires pratiqués sont en général assez élevés.

Par contre, le prix de revient, variable suivant l'époque considérée, est parvenu à s'adapter aux prix de vente. Pour deux années types, l'une de prospérité, 1930, l'autre de crise, 1935, le prix de revient moyen français à la tonne sur le carreau des mines était respectivement de :

	1930	1935
Main-d'œuvre	53,40	37,48
Fournitures	35,30	20,59
Frais généraux	17	16,33
Total (frs)	105,70	74,40

Cette compression des prix de revient provient essentiellement, comme on le voit, des postes main-d'œuvre et fournitures. La diminution du coût des fournitures s'explique par la baisse des prix de gros qui est en 1935 de 40 % par rapport à 1930. Quant à l'évolution du poste main-d'œuvre, elle est conditionnée par :

1° L'augmentation du rendement ouvrier qui est passé de 691 kg. fond et jour en 1930 à 871 kg. en 1935, sous l'influence d'une meilleure organisation, de la diminution des temps perdus, de l'abandon des plus mauvais chantiers et de la diminution des travaux préparatoires.

2° L'abaissement des salaires, le salaire moyen de l'ouvrier au fond étant passé de 40,07 frs en 1930 à frs 35,47 en 1935 et celui de l'ouvrier de jour de frs 29,76 à frs 25,81, soit une diminution de 13 % pour les deux catégories.

Ces données générales pour l'ensemble de la production française correspondent, à peu de choses près, aux conditions de production des charbonnages du Nord et du Pas-de-Calais, mais ne s'appliquent pas au bassin de la Moselle qui a une structure toute différente de celle des autres bassins français. Une des caractéristiques de l'extraction mosellane est l'extrême mécanisation de l'exploitation et la part importante du compte fournitures dans le prix de revient. Ce dernier qui se chiffrait en moyenne en 1930 à frs 96,65 et en 1935 à frs 67,65, se décompose pour cette année comme suit :

	par tonne	pourcentage
Main d'œuvre	26,88	39,7 %
Fournitures	26,10	38,6 %
Frais généraux	14,67	21,7 %
Total	67,65	100 %

Le pourcentage du coût des fournitures dans le prix de revient total qui est dans ce bassin de 38,6 %, s'élève seulement à 27 % dans le bassin du Nord et du Pas-de-Calais et à 27,7 % pour l'ensemble des houillères françaises. Par contre on remarquera la part relativement plus restreinte de la main d'œuvre dans le prix de revient mosellan ; cette circonstance rend l'industrie houillère lorraine moins vulnérable en ses prix de revient aux hausses des salaires ouvriers.

Une des deux principales houillères du bassin lorrain était entrée, la première en France, dès après la guerre, dans la voie de la rationalisation systématique. Son effort fut encore stimulé par la crise. Basé sur une longue expérience, il s'est révélé particulièrement efficace. Les houillères voisines furent, à partir de 1930, entraînées dans la même voie et bénéficièrent des essais déjà réalisés à côté d'elles, ainsi que ceux entrepris également dans certaines fosses des mines domaniales de la Sarre. Il en est résulté dans le bassin lorrain une augmentation de rendement (jour et fond) aussi forte que dans les grands bassins européens (798 kgs en 1930 et 1.340 kgs en 1935). Il est juste d'ajouter que le gisement lorrain est riche et exceptionnellement favorable à la réussite d'une telle évolution et que d'autres part les ouvriers, moins individualisés que dans le reste de la France, se sont adaptés assez facilement aux méthodes d'exploitation à travail collectif.

En ce qui concerne la comparaison des prix de revient français et des prix de revient étrangers, nous nous contenterons de reproduire un tableau comparatif pour 1935 paru dans le rapport d'enquête sur le marché charbonnier. (1) Nous y avons toutefois ajouté une colonne spéciale concernant le bassin de la Moselle qui intéresse tout particulièrement notre étude.

(1) Page 54.

	France		Angle-terre	Allemagne	Belgique		Pays-Bas
	entière	Moselle			1935	Campine seulement	
Production par 1.000 t.	47.120	5.650	212.940	143.015	26.500	5.680	11.900
Prix de revient à la tonne							
Salaires	37,50	26,88	29,00	28,00	35,15	16,90	23,90
Fournitures . .	20,60	26,10	8,55	11,25	20,00	13,20	14,50
Frais généraux.	16,30	14,00	10,15	21,00	9,50	16,10	10,30
Totaux Frs. .	74,40	67,65	47,70	60,25	64,65	46,70	48,70
en % du prix français . . .	100 %	90 %	64 %	81 %	87 %	63 %	65 %
Rendement par ouvrier	871 kgs	1346 kgs	1172 kgs	1687 kgs	734 kgs	1090 kgs	1745 kgs
en % du rendement français	100 %	154 %	135 %	194 %	84 %	125 %	201 %
Salaires journaliers moyens fond et jour							
en francs . .	32,50	—	34,30	43,80	26,20	19,00	40,00
en % du salaire français . . .	100 %	—	105 %	135 %	81 %	58 %	123 %

Il ressort de ces chiffres qu'en 1935 la France avait des prix de revient plus élevés que les autres pays et que le rendement ouvrier, Moselle mis à part, y était considérablement moins fort qu'aux Pays-Bas, en Allemagne et en Angleterre. On comprend dès lors aisément, en n'envisageant même que le seul point de vue du prix de revient, que les charbons de ces derniers pays, pour peu qu'ils disposent d'un moyen de transport bon marché comme la voie d'eau, peuvent concurrencer d'une façon sérieuse la production française sur son propre marché.

En ce qui concerne les salaires qui forment partout le poste le plus important du prix de revient, la comparaison entre les différents pays est une chose très délicate, les valeurs brutes des salaires n'ayant qu'une signification toute relative. Pour comparer les chiffres entre eux, il serait indispensable de les rapporter au coût de la vie dans les différents pays.

Evidemment ces chiffres de prix de revient comparés n'ont plus aujourd'hui qu'un intérêt purement rétrospectif, car depuis

juin 1936 les nouvelles lois sociales (congés payés, loi de 40 heures), les augmentations des salaires, les nouvelles lois fiscales et les diminutions de production qu'elles ont entraînées, ont complètement bouleversé les prix de revient français. A titre purement indicatif on a pu évaluer fin 1936 les hausses des prix de revient français à :

Main d'œuvre	30,80
Fournitures	5,25
Frais généraux	1,60
	Frs 37,65 par tonne nette produite.

Ce ne sont là évidemment que les chiffres de la répercussion immédiate de l'application de la loi de 40 heures et des congés payés. Tout au long de l'année 1937 on a pu relever les effets et les répercussions secondaires des lois sociales. Ils se sont traduits par deux phénomènes :

1° *L'augmentation des salaires.* — Les salaires des ouvriers mineurs qui avaient été relevés de 35 % en 1936, ont subi, depuis, diverses augmentations : le 1er février 1937 de 5 %, le 1er mai de 5 %, le 1er octobre de 7 % ,le 1er mars 1938 de 5 % et le 5 novembre 1938 de 6 %. D'après le rapport publié le 28 mars 1938 par le Comité Central des Houillères, (1) « depuis 1936 six majorations « successives ont relevé les salaires journaliers des mineurs de « 47 %, allocations familiales comprises. Une majoration de « 20 % des salaires fixés par les conventions rénumère le se- « cond jour de repos hebdomadaire, avec la semaine de 5 jours. « Par journée de travail effectif, le salaire moyen payé par les « mines s'est accru ainsi de 77 %. Avec les indemnités de congés, « la majoration du salaire moyen par journée de travail s'élè- « ve présentement à 84 %, ces divers facteurs se multipliant « réciproquement.

« Par tonne de production marchande, les frais directs de « main-d'œuvre, si l'on comprend les congés payés, sont en aug- « mentation de 97 % en raison de la baisse du rendement. La

(1) Bulletin quotidien des combustibles « Doc », 28 mars 1938.

« majoration globale du coût de production est estimée à environ « 90 %.

« Lorsque 100 frs vont aux dépenses de personnel sous toutes les formes dans la mine, 11 frs vont aux travaux neufs pour « conserver la substance de l'entreprise, 5,50 frs à la rémunération du capital investi.

« A la suite des derniers relèvements, les salaires en espèces, « congés payés compris, sont aujourd'hui, par journée de travail « effectif, au coefficient 11,2 par rapport à 1913, les frais « directs de main-d'œuvre par tonne marchande au coefficient « 9,3 ; le dividende net perçu en 1937, en partie par prélèvement sur les réserves, est au coefficient 2,5. »

2° *La diminution de la production.* — Par suite du jeu de tous ces facteurs la production française totale a diminué en 1936 de 1 million de tonnes et en 1937 de 800.000 tonnes. (1) Sans insister sur la chute de la production mensuelle de 4.265.000 tonnes en octobre 1936 à 3.536.000 tonnes en novembre 1936, premier mois après l'introduction de la loi de 40 heures dans les mines, il est curieux de noter comme phénomène plus durable, la faible production, par rapport au mois de juillet et de septembre, du mois d'août 1937, époque des congés payés. Pour l'ensemble de la France la diminution représente 30 %, pour certains bassins, tels le Nord et la Loire, presque 50 %, alors que la Moselle n'accuse qu'une régression de 10 %. Il faut d'ailleurs noter qu'au point de vue du volume de la production, le bassin de la Moselle présente également des symptômes opposés aux tendances du reste de la France. En effet, après l'application brutale de la loi de 40 heures, l'adaptation à la situation nouvelle paraît déjà s'être réalisée dès les premiers mois de 1937, puisqu'au total, pendant cette année, la production a augmenté de 690.000 tonnes par rapport à 1936, atteignant même un chiffre supérieur à la production maxima de 1929. C'est là un phénomène unique en France et qui nous intéresse d'autant plus que ce bassin joue un rôle prépondérant sur le marché que nous étudions.

Malgré cette exception, les charbons nationaux jouent un rôle de moins en moins important dans l'approvisionnement du marché français. Les pouvoirs publics, émus par cet état de

(1) En Allemagne, par exemple, la production a passé de 143 millions de tonnes en 1935 à 184 millions en 1937.

choses, ont fait faire fin 1937 une nouvelle enquête sur la production. Le rapport du comité d'enquête préconise, pour activer la production, une nouvelle augmentation des effectifs, le développement de l'outillage et l'augmentation des jours de travail. Dans la suite a paru, le 21 décembre 1937, un décret, d'ailleurs nettement insuffisant, d'aménagement de la loi de 40 heures par l'institution de journées de travail supplémentaires. On se demande d'ailleurs dans quelle mesure ce décret sera appliqué, vu les résistances qu'il a rencontrées.

D'autre part, en ce qui concerne la comparaison des prix de revient français actuels avec les prix de revient étrangers, les chutes successives et précipitées du franc ne permettent pas de faire des évaluations avec l'espoir d'un minimum d'exactitude. Nous verrons d'ailleurs ultérieurement l'influence des changes sur les prix de vente des charbons étrangers en France.

SECTION III

Evolution générale des prix de vente sur le marché français

Il est presque oiseux de répéter que le charbon est une matière première spéciale et qu'il est une des principales formes de l'énergie, surtout si l'on considère que le gaz et l'électricité thermique représentent son apparition sous une forme plus évoluée. Le prix du charbon compte directement ou indirectement dans le prix de revient de presque tous les produits fabriqués. Il paraît donc logique que toute augmentation ou réduction de l'activité économique devra immédiatement se répercuter sur les prix de vente du charbon. Il en est ainsi le plus généralement et, dans l'interdépendance des prix de revient du charbon sur les lieux de production, il ne paraît pas douteux que c'est le second élément qui entraîne le mouvement du premier. Nous l'avons d'ailleurs déjà fait entrevoir en parlant des prix de revient.

D'autre part, du fait que sur le marché français, un tiers en moyenne des charbons traités provient de l'étranger, le prix sur les lieux de consommation est conditionné à la fois par les prix de vente des charbons français et les prix de vente des charbons importés. En étudiant une période suffisamment longue, on a pu observer que les houillères françaises avaient en général une cer-

taine tendance à l'inertie des prix et que l'initiative dans les fluctuations provient le plus souvent des charbons importés. Notons d'ailleurs en passant que les prix de ces derniers ne sont pas uniquement conditionnés par l'état de la demande sur le marché français, mais aussi par la situation économique, monétaire, voire même politique de leur pays d'origine.

On donne généralement comme raison de cette dépendance des prix de vente des charbons français de ceux des charbons étrangers le fait que la France a une production de charbon relativement modeste qui ne peut suffire à sa consommation.

Par la condition physique et la situation géographique des bassins houillers français et par celle des divers bassins étrangers, il se trouve que, dans une partie de la France, telles ou telles houilles étrangères, produites à des coûts plus économiques et pouvant arriver par la voie d'eau, plus économique aussi, viennent s'offrir à moindre prix, malgré le droit de douane, que ne le peuvent aucune des houilles françaises. Il faut signaler également que souvent les gros producteurs étrangers, pour conserver le marché français, pratiquent un dumping plus ou moins prononcé suivant la situation économique, en faisant supporter à leurs prix nationaux les sacrifices qu'ils consentent en France. Effectivement, les houillères françaises ont, pour ce motif, depuis longtemps déjà mis en pratique un système de prix consciemment adapté à cette situation : c'est le système des zones de vente par lequel, pour les mêmes charbons, les prix sont fixés par rayons et places à des taux moins ou plus élevés, suivant que, dans ces rayons ou sur ces places, les charbons français sont ou non plus ou moins concurrencés par les charbons étrangers. M. Simiand [1], dans une excellente étude sur la formation et les fluctuations des prix du charbon en France — travail qui est toujours actuel en ce qui concerne les principes généraux qu'il expose — conclut sur ce point de la façon suivante :

« Si les prix du charbon français varient en conséquence des « prix du charbon étranger, ce résultat paraît en outre et au- « dessous des conditions ordinaires présentées comme des expli- « cations, impliquer comme facteurs essentiels, seuls propres à « en rendre vraiment compte, un ensemble de pratiques, de

(1) La formation et les fluctations des prix du charbon en France pendant 25 ans (1887-1912), page 43.

« tendances, chez les divers groupes d'hommes, exploitants, inter-
« médiaires, clients, etc... intéressés dans ce processus : par
« exemple, lors des hausses des prix étrangers, une disposition
« des exploitants à chercher leur avantage immédiat en une
« élévation de leurs propres prix, autant et même plus qu'en
« une augmentation de leurs quantités produites et placées; aux
« baisses, une résistance des exploitants à cette compression et,
« au moins dans les bassins les plus serrés par elle, un effort
« pour maintenir, par un progrès d'organisation industrielle ou
« commerciale, le taux et la somme des profits acquis, malgré les
« résistances des divers éléments du coût, dans les autres, une
« tendance à maintenir les prix hauts, même au risque d'une res-
« triction du cercle de vente ; partout et d'ensemble, une tendance
« à atténuer les mouvements aussi bien en hausse qu'en baisse,
« à vouloir égaliser, stabiliser les prix et les profits entre les bon-
« nes et les mauvaises années. »

Ces principes trouveront notamment leur application en période de crise. Les houillères, dans l'impossibilité à ce moment d'adapter leurs prix de revient aux prix du marché, appelleront en aide l'Etat pour leur permettre de maintenir leur politique de vente. On verra d'ailleurs dans quelle mesure ces considérations générales pour l'ensemble du marché français trouvent leur application sur le marché de l'Est ou si cette région ne présente pas des caractères et une individualité propres.

Quand on considère les prix de vente moyens pratiqués depuis 1928, on peut distinguer trois périodes nettement différenciées ; elles concordent d'ailleurs approximativement avec le développement de la situation économique générale.

1° 1928 à 1930 ; 2° 1930 à juin 1936 ; 3° à partir de juin 1936.

Nous ne nous étendrons guère sur la période de prospérité — les jours heureux n'ont pas d'histoire, dit le proverbe. Nous la rappellerons brièvement à titre comparatif au début du paragraphe consacré à l'évolution 1930 à 1936.

On verra dans les deux périodes de crise, 1930 à juin 1936 et depuis juin 1936, une évolution des prix à tendance opposée ; chaque fois, ou bien on fera appel à l'Etat, ou celui-ci interviendra de lui-même pour essayer de contrecarrer cette évolution par un remède approprié : la première fois le contingentement, la deuxième fois le contrôle des prix.

Paragraphe I. — PERIODE 1930 A JUIN 1936

Après une année de prix élevés du charbon, motivés par la reconstitution des stocks à la suite de la grève générale anglaise, l'année 1928 marque le début de la période de grande prospérité où la production et la consommation battent tous les records antérieurs. Pendant cette année-là, la production française, l'importation et la consommation sont en forte augmentation et malgré tout on assiste à une bataille des prix assez serrée entre charbons français et étrangers. En 1929, un hiver rigoureux accompagnant la prospérité des affaires, la consommation française atteint 89 millions de tonnes. Les houillères travaillent à plein avec une production de 55 millions de tonnes ; l'importation augmente de 8 millions de tonnes. Toute concurrence cesse, tellement les livraisons à faire sont nombreuses et les prix s'élèvent à un niveau jamais atteint. En 1930, la production et l'importation se maintiennent au taux de l'année précédente et augmentent même légèrement, mais la consommation fléchit déjà, surtout dans le deuxième semestre. A l'étranger, la crise est déjà déclenchée depuis fin 1929. Les prix des charbons français se maintiennent pendant presque toute l'année au niveau maximum atteint en 1929, tandis que les prix des charbons importés perdent de février à décembre tout ce qu'ils avaient gagné en 1929. Pour donner des ordres de grandeur de l'évolution générale des prix des charbons pendant ces trois années, nous citerons les chiffres du prix moyen annuel de la tonne de production nette (1).

	1928	1929	1930
France	101 frs	111 »	113 »
Nord et Pas-de-Calais	98 »	107 »	108 »
Moselle	101,86	108,10	110,73

Pendant les mêmes années la valeur moyenne de la houille importée évoluait de la façon suivante :

1928 : 129 frs ; 1929 : 136 frs ; 1930 : 141 frs.

(1) Publié par la statistique de l'industrie minérale et des appareils à vapeur. Ces chiffres n'ont qu'une valeur indicative et s'entendent de la valeur estimée sur le carreau des mines, non de la réalisation effective des ventes qui est généralement supérieure de 15 à 20 francs.

L'annuaire statistique de la France prend comme base d'évaluation des mouvements des prix de vente en gros pour le charbon national le tout venant industriel 30/35 du Pas-de-Calais, départ mine et pour le charbon étranger, le tout venant Cardiff 50 % pris Le Hâvre. Les tarifs de ces deux catégories ont évolué comme suit :

1928	1929	1930
Tout venant Pas-de-Calais 30/35 (à la tonne)		
Frs 114 (1-1—31-12)	Frs 114 (1-1—31-12)	Frs 127 (1-1—31-12)
	» 117 (1-4—30-4)	
	» 121 (1-5—30-9)	
	» 127 (1-10—31-12)	

1928	1929	1930
Cardiff 50 % pris Le Hâvre (à la tonne)		
Frs 138 (1-1—28-11)	Frs 142 (1-1—31-1)	Frs 156 (1-1—31-1)
140 (1-3—31-12)	» 146 (1-2—28-2)	» 154 (1-2—28-2)
	» 154 (1-3—30-4)	» 148 (1-3—31-3)
	» 150 (1-5—31-7)	» 145 (1-4—30-4)
	» 152 (1-8—31-10)	» 142 (1-5—31-8)
	» 154 (1-11—30-11)	» 140 (1-9—31-12)
	» 156 (1-12—31-12)	

La chute des cours des charbons importés est particulièrement caractéristique pendant le deuxième semestre 1930. En effet, à l'étranger la dépression atteint déjà toutes les branches de l'économie de sorte que s'accumulent d'énormes stocks [1] que l'on cherche évidemment à écouler dans les pays comme la France où la consommation, malgré un certain fléchissement, demeure encore relativement très élevée. Il s'en suit une exaspération de la concurrence entre importateurs et un dumping effréné qui se manifeste surtout pour les charbons anglais et polonais, ainsi que dans une moindre mesure pour les charbons allemands, ces deux derniers pays cherchant à maintenir ou étendre leurs ventes pour se procurer des devises étrangères.

(1) Fin décembre 1931, le total des stocks de charbon en Europe s'élève au chiffre impressionnant de 35 millions de tonnes.

En 1931 la crise éclate brusquement en France : la production baisse d'une moyenne mensuelle de 4.588.000 tonnes en 1930 à 4.095.000 tonnes en mai 1931 ; l'importation qui se maintient d'abord au niveau de 1930 diminue également, dans une moindre mesure d'ailleurs, de 2.861.000 tonnes en mars 1931 à 2.763.000 tonnes en juin et à 2.548.000 tonnes en juillet 1931. Les stocks s'enflent sur le carreau des mines de 768.000 tonnes en janvier 1930 à 3 millions en janvier 1931 et à 4 millions 1/2 en juillet 1931. D'autre part, la consommation diminue d'une façon catastrophique de 7 millions de tonnes pendant l'année 1931, par rapport à 1930. Par contre, les prix des charbons français baissent relativement peu. Notons qu'en 1931 se produit également la dévaluation de la livre sterling qui fait baisser encore plus les prix des charbons anglais en France.

Pour remédier à cet état de choses, le relèvement du droit de douane se révélait à priori inefficace ; la concurrence était en général à base de devises et se souciait peu des prix de revient. Certains pays, d'ailleurs, auraient pris dans ce cas des mesures de rétorsion contre les produits français. D'autre part, le relèvement du tarif douanier aurait probablement provoqué une hausse immédiate des prix de vente intérieurs. On opta pour le contingentement.

LE CONTINGENTEMENT

Institué par décret du 1er juillet 1931, le contingentement avait pour but de protéger la production nationale et de lui donner le temps de s'adapter à la crise ; pour cela, le décret subordonnait *à titre exceptionnel* l'entrée en France de combustibles à l'obtention d'une licence. Pour l'examen des demandes d'importation, une commission a été instituée auprès du Ministère des Travaux Publics, les importateurs y possèdent un siège sur 17. La moyenne mensuelle des importations effectuées en 1928, 1929, 1930 était prise comme base de référence pour le contingent d'importation et tout virement de pays à pays était interdit.

Il fut décidé qu'en principe la diminution de la consommation serait supportée à raison de 1/3 par la production française et de 2/3 par l'importation.

Le pourcentage d'entrée, fixé à 80 % en septembre 1931, oscilla entre 70 % et 60 % en 1932 et en 1933 pour tomber à 58,5 %

en décembre 1933. Il resta à ce taux jusqu'en juin 1936 après avoir été passagèrement de 52,65 % en octobre et novembre 1934 et 1935.

Trois catégories de charbons étaient exemptés du contingentement :

1° les charbons de soute pour le ravitaillement des navires.

2° les cokes et fines à cokes destinés aux hauts-fourneaux.

3° les charbons sarrois jusqu'en 1935.

L'institution du contigentement a été vivement critiquée notamment par les importateurs maritimes qui protestèrent contre son application injuste. D'autres importateurs, dans l'intérêt du consommateur, demandèrent la liberté d'importation pour les sortes et qualités nécessaires à la consommation et que la France ne peut pas produire en quantité suffisante, ce qui est le cas notamment pour les charbons de foyers domestiques.

Depuis 1931, les principes du contigentement ont subi plusieurs dérogations :

1° Des accords avec certains pays ont aménagé leur part arithmétique.

2° Les virements de pays à pays, initialement interdits, ont été permis à partir de juillet 1932, mais avec, à titre de pénalité, une diminution de 20 % du tonnage demandé.

3° Pour remédier à la situation injuste de certains importateurs par suite de l'application rigide du contingentement, des allocations hors contingent ont été concédées à partir de mai 1932 à diverses catégories d'importateurs :

a) usines métallurgiques ayant des intérêts dans des charbonnages étrangers.

b) Union des Chambres de Commerce Maritimes : 100.000 tonnes par mois (Strasbourg en reçoit une part de 9.450 tonnes par mois).

c) Ports normands.

L'application du contingentement a fait tomber les importations de charbons de 32 millions de tonnes en 1931 à 22 millions en 1935, mais elle a été pour ce fait très préjudiciable aux ports.

On a, pour la forme, indemnisé ceux-ci par le contingentement spécial, insuffisant d'ailleurs, que nous avons cité plus haut.

D'autre part, la production nationale a pu, grâce à lui, se stabiliser entre 47 et 48 millions de tonnes.

Si le contingentement a été conservatoire pour la production nationale, il l'a été également pour les pays qui s'étaient acquis une grosse situation sur le marché français en 1929 (Allemagne, Angleterre) par rapport à ceux qui n'avaient développé leurs ventes en France que fin 1930 et début 1931 (Pologne, Hollande).

Au point de vue du client, l'approvisionnement du marché a souvent été insuffisant pour certaines qualités peu produites en France, par exemple : les charbons domestiques, les briquettes de lignite, etc...

Par contre, au point de vue des prix, le contingentement n'a pas eu tout à fait l'effet stabilisateur qu'on pouvait en attendre ; en effet, ceux-ci sont en baisse continuelle de 1930 à 1935.

La valeur moyenne de la tonne de houille sur le carreau des mines a varié pendant cette période de la façon suivante :

	1930	1931	1932	1933	1934	1935
France	113 frs	100 frs	89 frs	82 frs	79 frs	78 frs
Nord	108	95	84	79	75	73
Moselle	110,73	94,37	80,58	69,93	73,69	74

D'autre part, le prix de vente moyen qui avait été de fr. 133,75 en 1930 tombe à frs 86,85 en 1935, c'est-à-dire une différence de frs 46,90 ou 35 % sur le prix de 1930. On comprend donc aisément que, malgré les fortes compressions de prix de revient citées plus haut, les bénéfices moyens des houillères ont considérablement diminué. C'est ainsi qu'en 1935 le bénéfice moyen pour les mines françaises est de frs 11,90 par tonne nette, ce qui représente à peu près une réduction de plus de moitié, celui de 1930 s'étant élevé à frs 21,10.

En ce qui concerne les charbons importés, leur valeur moyenne s'établit pour les mêmes années à : [1]

(1) Annales des Mines 1937, page 527.

1930	1931	1932	1933	1934	1935
frs 140	127	114,5	103,1	99,72	91,95

1936 1er semestre : 90,61 frs.

En résumé, on voit donc que la période de 1930 à juin 1936 a été une période de baisse continuelle des prix pendant laquelle, dans l'ensemble, s'est vérifiée la théorie, émise précédemment, de la dépendance des prix des charbons français de ceux des charbons étrangers.

Paragraphe II. — DEPUIS JUIN 1936

On connaît le ralentissement considérable que l'application de la loi de 40 heures a fait subir à la production houillère qui a diminué de 1.800.000 tonnes pour les deux années 1936 et 1937. Il a fallu parer à cette insuffisance par des prélèvements sur les stocks et par des importations massives de houilles étrangères. Du fait que l'importation est contingentée, il s'en est suivi sur le marché, surtout pendant les deux derniers mois de 1936, une pénurie de charbon, spécialement d'ailleurs pour certaines sortes.

Pour ce motif, on a dû relever en novembre et décembre 1936 le contingent d'importation à 117 %. Des contingents spéciaux ont été accordés, notamment en février 1937, un contingent complémentaire de 100.000 tonnes par mois à un groupe de 8 Chambres de Commerce chargées de la répartition dans leur région respective. (Strasbourg a reçu 15.000 tonnes pour la région charbonnière de l'Est, comprenant 10 départements). Ce contingent a d'ailleurs été supprimé début 1938.

En 1937, la consommation apparente augmente de 6 millions 1/2 de tonnes ; en réalité, 3,3 millions de tonnes ont servi à reconstituer les stocks épuisés. L'augmentation réelle de 3,2 millions de tonnes provient de la consommation plus grande de la métallurgie, des chemins de fer, des industries électriques et chimiques. C'est évidemment l'importation qui a fourni toute l'augmentation de la consommation.

D'autre part, on a vu que la politique du gouvernement dit de Front Populaire a fait également subir aux prix de revient des

charbons français des hausses importantes. Cette augmentation du prix de revient devait nécessairement amener une hausse des prix de vente. Mais, pour donner à la théorie de l'augmentation du pouvoir d'achat des masses une dernière chance de succès, il a fallu intervenir dans le processus des prix pour faire en sorte que la marge de temps entre l'augmentation des salaires et coûts de production et celle des prix de vente soit aussi longue que possible, afin que puisse se produire le démarrage et l'augmentation de consommation escomptés. L'intervention se justifiait également par la crainte que les prix de vente ne soient majorés dans une proportion plus forte que l'augmentation des prix de revient.

Enfin, en prévision de la hausse des charbons français, le taux de la taxe de licence pour les charbons importés a été relevé le 30 juin 1936, de 4 et 5 francs par tonne avant cette date, à 15 et 20 francs. Il a été rabaissé dans la suite, en octobre, à 6 francs. En effet, la dévaluation du franc, intervenue fin septembre 1936, avait écarté tout danger de différence de prix trop avantageuse pour les charbons importés. Il convient à ce propos, pour une meilleure compréhension de considérations ultérieures sur l'évolution des prix des charbons importés, de dégager les phases de la baisse du franc depuis septembre 1936. On distingue sept périodes dans la baisse : 1° en septembre 1936, la livre sterling monte de 76,80 à 105 francs (27,5 %) et reste à ce taux jusque fin février 1937 ; 2° de mars à mai 1937, elle glisse de 105 à 110 francs ; 3° mi-juin, elle monte de 110 à 130 francs où elle reste jusqu'au début septembre ; 4° en septembre, elle monte de 132 à 140 francs ; 5° en octobre, elle monte de 140 à 147 francs et reste sensiblement stationnaire, avec une légère montée, jusque fin février 1938 où elle se cote à 152 francs ; 6° en mars 1938, elle monte à 163 francs, soit environ de 120 % de hausse par rapport à septembre 1936 ; 7° en mai 1938, avec le repli Daladier, elle monte à 179 francs, c'est-à-dire environ 135 % de hausse par rapport à septembre 1936.

Les prix des charbons français ont augmenté en moyenne de 57 à 74 francs, du 30 juin 1936 au 1er mars 1938. Le tout-venant du Pas-de-Calais 20/25 qui valait 95 francs en septembre 1936 et 153 au 1er janvier 1938, ayant augmenté de 30 francs en 1936 et de 28 francs en 1937 (c'est-à-dire en tout de 58 francs au 1er jan-

vier 1938). Au cours de l'année 1938, la hausse s'est poursuivie et se chiffre à 25 francs au 1er décembre (1).

La moyenne des prix des charbons importés a évolué pendant le même temps de la manière suivante :

1er semestre 1936	90,60 frs
Juillet-octobre 1936	99,11 »
Novembre-décembre 1936	123,96 »
Moyenne 1937	167,00 »
Décembre 1937	211,00 »

Les charbons étrangers ont donc en général augmenté dans une proportion légèrement plus forte que la dépréciation du franc.

Il nous reste donc à voir le mécanisme régulateur des prix pendant cette période et éventuellement ses résultats.

LE CONTROLE DES PRIX

La politique de contrôle des prix ne devait pas servir uniquement à protéger le consommateur, mais également à préparer sinon une mainmise complète de l'Etat sur le marché charbonnier, du moins sa réorganisation centralisée sous l'égide des pouvoirs publics. Cette tendance est nettement formulée dans la loi du 18 août 1936 sur l'organisation du marché charbonnier qui donne au gouvernement, pendant trois mois, un pouvoir de taxation des prix du charbon (à tous les échelons de la production et de la distribution) et qui prescrit en même temps une enquête sur la production et le marché charbonnier en général. Par la même loi a été créée une représentation de l'intérêt professionnel auprès du ministre chargé des mines, sous forme du comité mixte interprofessionnel du charbon. Ce comité, où sont représentées toutes les corporations qui contribuent à la production, à l'importation ou à la distribution du charbon, a reçu deux fonctions légales toutes deux temporaires, la définitive était, dans l'idée de ses promoteurs, de cristalliser autour de lui la direction du marché charbonnier réorganisé et réformé. La première des

(1) A la suite des deux augmentations des prix départ mines autorisés par le Comité National de Surveillance des prix le 1er mars et le 5 novembre 1938.

attributions temporaires était d'examiner les demandes de subventions par les mines à condition difficile. La seconde consistait dans l'étude des hausses des prix que le ministre chargé des mines pouvait fixer jusqu'au 18 novembre 1936. En fait, aucun arrêté ministériel n'est intervenu, mais le comité a procédé à l'examen des hausses proposées par les intéressés et des accords ont été pris entre eux et l'administration. Depuis que les pouvoirs accordés au ministre par la loi du 18 août 1936 sont expirés, le comité mixte a poursuivi cette tâche en servant de commission technique d'étude au comité national de surveillance des prix. En effet, le lendemain de la précédente, le 19 août 1936, était votée une loi plus générale sur les hausses illicites des prix des produits de première nécessité, parmi lesquels figure le charbon. Un comité national de surveillance des prix ayant son siège à Paris, étudie les prix normaux des principales denrées; ces études sont communiquées à des comités départementaux de surveillance des prix qui les appliquent suivant des données régionales. La fixation des prix du charbon est donc régie par l'application simultanée de deux lois. Il en résulte un certain flottement; on n'adopte ni la taxation rigide, ni la fixation de prix normaux; on se contente de la constatation et de la surveillance des hausses sans approuver ou homologuer les prix. En effet, la complexité de la distribution charbonnière n'a pas permis, malgré les moyens employés, de vérifier en détail les prix pratiqués avant le changement des conditions économiques et donc d'établir un prix normal (juste prix) pour chaque région. Sous le régime appliqué, les commerçants intéressés doivent pouvoir justifier de leurs augmentations, sans être, en principe, formellement obligés de demander l'autorisation de les réaliser. Entre temps, l'article 15 de la loi du 1er octobre 1936 établissait également le contrôle des augmentations de prix pour motif de dévaluation, système qui ne s'est d'ailleurs jamais appliqué qu'aux seuls charbons domestiques importés.

Cette réglementation des prix n'a pas produit les résultats escomptés. Aussi le gouvernement Chautemps, après la deuxième baisse du franc en juin 1937, abrogeait-il la loi du 19 août 1936 par le décret-loi du 1er juillet 1937 qui stoppait les prix au 28 juin 1937. Ce décret-loi a été modifié et complété par les décrets des 21 juillet, 25 août et les arrêtés des 29 juillet et 5 novembre

1937. Sont stabilisés les prix à la production, les prix de gros, de demi-gros et de détail. Les vendeurs qui veulent augmenter leurs prix doivent au préalable faire une demande motivée d'autorisation. Le comité national de surveillance des prix examine l'incidence des variations des divers facteurs sur les prix et notamment les incidences du change sur les produits importés. Les décisions et résolutions concernant les chiffres et les pourcentages d'augmentation admis sont adressées sous forme de circulaires aux comités départementaux et aux préfets qui sont chargés de l'application. Les comités départementaux s'occupent, en matière de fixation des prix du charbon, uniquement des prix de vente au détail. Notons que les charbons industriels importés sont les seuls à ne pas être soumis à cette réglementation; en effet, la circulaire du 20 juillet 1937 précise que les importateurs de charbons industriels pourront adapter leurs prix en fonction des changes ou conformément aux stipulations de leurs contrats.

Ce système de direction des prix, si rigoureux pourtant dans son principe, s'est également révélé insuffisant en pratique. Il est indubitable qu'il a empêché beaucoup de hausses de prix arbitraires, mais, vu la complexité du marché charbonnier et la diversité des cas individuels, il n'a pu les empêcher toutes (1).

Signalons également un aspect, d'habitude peu connu, des effets d'un contrôle des prix, c'est d'être un élément stabilisateur des prix, autant à la baisse qu'à la hausse ; il n'est en effet pas exclu qu'en période de liberté et de concurrence, les négociants auraient peut-être, en comprimant les frais généraux, augmenté moins ou pas du tout les prix de vente, ce qu'ils ne peuvent faire en cas de contrôle, car alors ils ne sont jamais sûrs de pouvoir à nouveau pratiquer la hausse quand elle sera commercialement nécessaire.

Telle est en très grandes lignes l'évolution des prix de vente français. Nous verrons dans les deux prochains chapitres la situation du marché strasbourgeois, tant pour les charbons industriels que pour les charbons de foyers domestiques, et la mesure dans laquelle ce marché ressemble ou diffère de la tendance générale.

---

(1) Le récent décret-loi du 15 novembre 1938 qui abolit la surveillance de la formation des prix de gros de certaines marchandises, ne s'applique pas au charbon.

CHAPITRE DEUXIÈME

Le prix des charbons industriels sur le marché de Strasbourg

On connaît l'importance industrielle de l'hinterland du port de Strasbourg, son mode d'approvisionnement en charbons, la compétition qui s'y livre entre les charbons français et les charbons importés. Il est presque inutile d'ajouter que, compte tenu de la qualité livrée, l'avantage sera pour celui qui aura les prix les plus bas.

Les prix d'une marchandise peuvent être envisagés à deux moments différents : au départ du lieu de production ou d'importation ou bien à l'arrivée chez le consommateur. Le premier point de vue permet des comparaisons d'ordre général; le deuxième, au contraire, qui est celui du consommateur et de qui dépendra finalement l'importance des possibilités d'écoulement, comporte uniquement des cas particuliers où le rapport des valeurs dépendra des conditions spéciales du lieu où l'on se trouve.

SECTION I

Prix départ mines françaises et prix départ Strasbourg

Paragraphe 1. — PRIX DES CHARBONS INDUSTRIELS FRANÇAIS ET SARROIS

Nous avons vu que pour l'hinterland de Strasbourg les charbons français prédominants sont ceux de la Moselle et du Nord; nous essayerons de dégager le mode de fixation et ensuite l'évolution de leurs prix.

On connaît la centralisation à laquelle est soumis le bassin mosellan. Les deux seules houillères exploitées actuellement ayant

formé un comptoir de vente (Charlor) qui a l'exclusivité de vente pour vingt-neuf départements, celui-ci fixe naturellement les prix pour cette région et ce en tenant compte des fluctuations des prix de revient et des prix du marché. La zone de Charlor dépassant de loin le cadre de la région de l'Est, nous ne nous occuperons pas de la politique des prix des mines lorraines en dehors de cette région.

Les mines du Nord, au contraire, ont gardé chacune leur indépendance commerciale, dans ce sens qu'elles traitent directement avec les acheteurs sans l'intermédiaire d'un comptoir de vente. Cette liberté est malgré tout relativement restreinte et tend à le devenir de plus en plus. En effet, tous les adhérents du comptoir d'expansion commerciale des mines du Nord, aussi dénommé comptoir de Douai, se sont engagés à respecter les barèmes des prix que ce dernier publie régulièrement.

En ce qui concerne la Sarre, les prix étaient fixés avant 1935 par le barème de vente des mines domaniales; depuis cette date, c'est la Société d'Importation des Charbons Sarrois, *Charsar*, qui les fixe sous la surveillance des pouvoirs publics, excepté pour le contingent destiné en propre à la société; il est vrai que celui-ci est presque uniquement utilisé en charbons domestiques. Les prix des charbons industriels sarrois ont d'ailleurs toujours été parallèles à ceux des charbons français de la Moselle auxquels ils ressemblent beaucoup au point de vue qualité. De plus, l'Etat français qui, jusqu'au plébiscite, exploitait les mines domaniales, n'avait aucun intérêt à concurrencer la production nationale. En 1929 était intervenu entre les mines lorraines et les mines domaniales un accord qui prévoyait un tarif avec des rubriques analogues (catégories A et B). Ce parallélisme des tarifs officiels s'est complété dans les années suivantes par une convention de non-concurrence pour les prix effectivement pratiqués. A cet effet on a créé, en 1932, un organe de coordination entre les houillères lorraines et les houillères sarroises, le *Groupe des Houillères de la Région de l'Est* qui organisait des échanges de vue sur les prix et prononçait des pénalités en cas d'infractions. Après le plébiscite de la Sarre, les accords de prix conclus par les mines domaniales ont été repris par Charsar de sorte que le parallélisme des prix continue.

Quant à l'évolution des prix des charbons industriels français dans l'Est, celle-ci s'est conformée, en grandes lignes, aux tendances générales signalées plus haut. Il y a également lieu de distinguer deux périodes depuis 1930, l'une caractérisée par une liberté relative dans la fixation des prix jusqu'à juin 1936, l'autre à partir de cette date par un contrôle rigoureux des changements de prix, équivalant en pratique à une taxation.

Pendant la première période, les prix des charbons industriels du Nord ont varié pour trois catégories caractéristiques de la façon suivante :

Prix sur wagon départ mine du Nord ou du Pas-de-Calais (à la tonne) des charbons industriels demi-gras (1)

Dates	grains lavés 10/30	Fines lavées 0/10	Tout venant brut 30/35 % de gros
Décembre 1928	131	110	114
» 1929	149	126	127
» 1930	146	126	127
» 1931	134	114	120
» 1932	124	104	113
» 1933	124	99	113
» 1934	124	99	113
» 1935	112	91	100

On voit que de 1930 à 1935 les charbons industriels du Nord ont subi une forte baisse d'environ 27 % qui se réalise presque entièrement en 1931 et en 1932. A partir de 1933 les prix restent stationnaires au même taux jusqu'au deuxième semestre 1935. A ce moment l'intervention du gouvernement Laval qui pratiquait une politique de déflation fait descendre à nouveau les prix du charbon de 10 %. Malgré tout, le pourcentage de baisse depuis 1930 du prix du charbon industriel n'est pas proportionnel à celui d'autres marchandises qui ont vu leurs cours tomber d'une façon beaucoup plus catastrophique. Cela tient tout d'abord à ce que le contingentement qui réglait l'entrée en France des charbons étrangers a diminué dans une certaine mesure la concurrence de ces derniers au point de vue des prix. D'autre part,

(1) Extrait des mercuriales du Comptoir d'Expansion des Mines du Nord, publiées par le Nord charbonnier.

pendant cette période, les tarifs n'ont été observés que très imparfaitement. Pour les grosses commandes et les ventes à la grande industrie, des réductions et des ristournes quelquefois fort importantes ont été accordées, mais il est impossible de les chiffrer, vu leur grande variabilité suivant les cas d'espèces. Il faut également remarquer le parallélisme de l'évolution des prix des différentes qualités d'une même origine. En effet, les variations de l'écart de prix entre les diverses sortes sont si minimes qu'il suffirait, pour pouvoir observer l'évolution des prix des charbons industriels dans leur ensemble, de ne considérer qu'une seule qualité.

Pour les charbons industriels de la Moselle, les chiffres font ressortir une évolution tout à fait parallèle des prix de vente tarifaires, donc théoriques. En réalité on a quelquefois assisté à une sérieuse concurrence et à une véritable surenchère des prix entre ces deux groupes des mines, mais celle-ci a toujours été occulte et ne s'est pas extériorisée dans les tarifs de vente officiels. Les prix tarifaires mosellans ont varié de la façon suivante, pour la période considérée :

Flambants de Lorraine 7/15 *départ mine* (à la tonne)

1-6-1930	146 fr.
1-4-1931	125 »
1-3-1932	113 »
1-4-1933	118 »
1-4-1934	109 »
1-5-1936	109 »

En résumé, la période 1930 à 1936 a été pour les charbons industriels français une période de baisse où l'élément principal de formation du prix a été l'état de la demande sur le marché, sans que le prix de revient soit intervenu. Après juin 1936, on assiste à une hausse conditionnée uniquement par la hausse du prix de revient, abstraction faite de l'état du marché. Il est vrai que cette évolution artificielle n'a été possible que grâce à un système de fixation officielle des hausses admises. Il est indubita-

ble qu'en période de liberté les prix auraient évolué d'une façon toute différente. Il n'y a plus la possibilité, pour les prix des charbons industriels français de chaque bassin houiller, d'avoir une évolution personnelle, car les pourcentages de hausses admis, après chaque hausse des salaires et des transports, sont identiques pour tous les producteurs français. Les dates et les différents taux d'augmentation à la tonne du prix départ depuis juin 1936 ont été les suivants :

1) *1er juillet 1936* : 9 fr. à la suite des accords Matignon.

2) *1er novembre 1936* : 21 à 23 fr. à la suite de l'application de la semaine de 40 heures dans les mines.

3) *1er mars 1937 :* 5 fr. à la suite d'une augmentation des salaires des mineurs.

4) *1er mai 1937 :* 5 fr. à la suite d'une augmentation des salaires des mineurs.

5) *5 septembre 1937* : 9 à 20 fr. (12 fr. en moyenne pondérée) à la suite de l'augmentation du salaires des mineurs.

6) *1er mars 1938* : 10 à 15 fr. (12 fr. 45 en moyenne pondérée) à la suite d'une nouvelle augmentation des salaires des mineurs et de l'indice du coût des transports.

7) *5 novembre 1938* : 12 fr. 60 par tonne marchandise en moyenne pondérée à la suite de l'augmentation des fournitures, des salaires et des impôts.

Les tarifs des charbons industriels du Nord et de la Moselle ont rigoureusement observé ces taux d'augmentation. Aucune des qualités de ces deux provenances ne subit de juin 1936 à mars 1938 des augmentations supérieures à 77 fr. et inférieures à 59 fr., une certaine variété dans les augmentations étant admise suivant les qualités. En réalité d'ailleurs, les augmentations de prix des charbons industriels ont été considérablement supérieures aux écarts tarifaires, vu que l'usage d'accorder de fortes bonifications et des concessions occultes sur les prix tarifaires a été complètement abandonné depuis 1936.

Paragraphe II. — LES PRIX DES CHARBONS INDUSTRIELS IMPORTES A STRASBOURG

En principe, quand on étudie le prix d'une marchandise, on considère d'abord son prix de revient qui est normalement la base principale de son prix de vente. Quand il s'agit d'un article d'importation, il est donc logique de voir d'abord son prix d'achat, c'est-à-dire son prix de revient au lieu d'importation, et ensuite seulement son prix de vente par le négociant importateur. Pour des raisons spéciales à l'importation charbonnière strasbourgeoise qui ne tarderont pas à ressortir au cours de l'exposé, nous nous occuperons d'abord du prix de vente des charbons et après seulement du prix de revient de l'importateur.

I. LES PRIX DE VENTE

Les prix de vente des charbons importés par le port de Strasbourg sont fixés uniformément par la Chambre Charbonnière de l'Importation Rhénane qui est, comme on l'a vu précédemment, l'organisme syndical des firmes importatrices strasbourgeoises. Ce tarif classe les charbons en six catégories : criblés, tout venant ordinaire, tout venant amélioré, grains lavés, menus lavés, fines. Les tarifs ne tiennent donc pas compte de l'origine des charbons, mais seulement de leur qualité. Les prix indiqués s'entendent à la tonne sur wagon ou péniche départ Strasbourg, tous frais compris. Sont prévues également des majorations pour des sortes spécialement choisies, telles les grains pour forges, ainsi qu'un supplément de 9 fr. par tonne en cas de recriblage. En outre sont fixées dans ce tarif les primes de quantité applicables aux marchés annuels. Elles varient entre 0 fr. 50 par tonne pour les marchés annuels de 600 à 999 tonnes et 3 fr. pour les marchés de plus de 60.000 tonnes. En effet, la plupart des marchés conclus avec les industriels clients sont des marchés pour les quantités livrables au cours de l'année au fur et à mesure des besoins, la facturation se faisant au prix du tarif en vigueur au moment de la livraison. La Chambre Charbonnière de l'Importation Rhénane étant de création récente, elle ne publie un tarif que depuis début 1937; avant cette date il existait un barème officieux fixé sous les auspices du syndicat des négociants en gros.

Quant à l'évolution des prix de vente, les prix wagon départ Strasbourg ont varié de la façon suivante, pour trois catégories de charbons industriels pendant la période de stabilité du franc de 1930 à septembre 1936 :

Dates	Braisettes 8/15	Fines 0/10 lavées	Tout venant amélioré
	Frs	Frs	Frs
1er janvier 1930	176.50	143. »	164.50
1er juin 1930	170. »	137.50	158.50
1er octobre 1930	150. »	118. »	149.50
1er avril 1931	143. »	106. »	136. »
17 juin 1931	111. »	97. »	110. »
1er août 1931	118. »	100. »	116. »
3 décembre 1931	123. »	94. »	121. »
1er janvier 1934	120. »	97. »	118. »
6 juin 1936 au 31 octobre 1936	131. »	105. »	129. »

Il se produit depuis janvier, et principalement depuis avril 1930, une baisse verticale des prix qui atteint, en juin 1931, 32 à 37 % suivant les sortes, ce qui concorde avec les tendances générales des prix des charbons importés en France, à savoir une baisse plus forte et commençant plus tôt que celle des prix des charbons français. A partir de juillet 1931, les prix se revalorisent par suite de l'introduction du contingentement. En effet, les charbons d'importation strasbourgeoise n'ont pu être importés en quantité suffisante pour la demande et ont donc monté en prix de 10 % environ, rejoignant à nouveau le niveau des prix des charbons français. Depuis janvier 1932, la stagnation des cours est presque absolue jusqu'en juin 1936. En juillet 1936 intervient une augmentation motivée par la brusque majoration de la taxe de licence d'importation qui passe de 4 et 5 francs à 15 et 20 francs à la tonne.

A partir de septembre 1936 commence la période d'instabilité du franc. Comme pour toute marchandise importée, le prix du charbon devrait monter en proportion inverse de la dépréciation du franc. Effectivement les prix du charbon strasbourgeois haussent, mais dans une proportion beaucoup moindre :

Dates	Braisettes 8/15	Fines lavées 0/10	Tout venant amélioré
	Frs	Frs	Frs
30 juin 1936	120. »	94. »	118. »
6 juillet 1936	131. »	105. »	129. »
1er novem. 1936	150. »	120. »	148. »
1er mars 1937	154. »	126. »	152. »
16 mai 1937	159. »	133. »	157. »
5 septemb. 1937	173. »	150. »	169. »
15 octobre 1937	180. »	158. »	177. »
1er mars 1938	195. »	172. »	190. »
1er juin 1938	202. »	179. »	197. »
7 novembre 1938	215. »	192. »	210. »

La hausse des prix départ Strasbourg se chiffre au 1er mars 1938 à environ 60 % en moyenne par rapport au 30 juin 1936, alors que le franc a baissé dans le même intervalle de plus de 100 %. Quelles sont les causes de cette anomalie ? Ce n'est certainement pas un retard dans l'adaptation aux nouvelles conditions monétaires, puisque d'octobre 1937 à mi-mars 1938, la livre sterling est restée pour ainsi dire stationnaire entre 147 et 151 francs. Ce ne sont pas non plus les effets d'une crise économique dans les pays d'origine, puisque ceux-ci ont connu en 1936 et en 1937 une reprise des affaires dont la France, pour des raisons politiques, a été seule à ne pas bénéficier. Cette évolution originale des prix strasbourgeois provient de la politique de vente des importateurs qui adaptent leurs prix départ Strasbourg à celui des mines lorraines. Cette adaptation se faisait déjà antérieurement, mais elle est particulièrement frappante et rigoureuse dans les périodes de hausse comme depuis juin 1936. D'ailleurs, si on vérifie les dates et taux d'augmentation depuis juin 1936, on voit qu'ils coïncident, à peu de choses près, pour les charbons français et pour les charbons importés. Une des dates les plus caractéristiques à ce sujet est certainement celle du 1er mars 1938, où les importateurs augmentent leurs prix de vente le même jour que la Moselle, après une période relativement longue de stabilité des changes (1). La meilleure preuve qu'on se trouve en présence d'une volonté bien déterminée des fournisseurs étrangers

(1) Le même phénomène se produit en novembre 1938 où les prix des charbons industriels importés augmentent le même jour et du même taux que les charbons français.

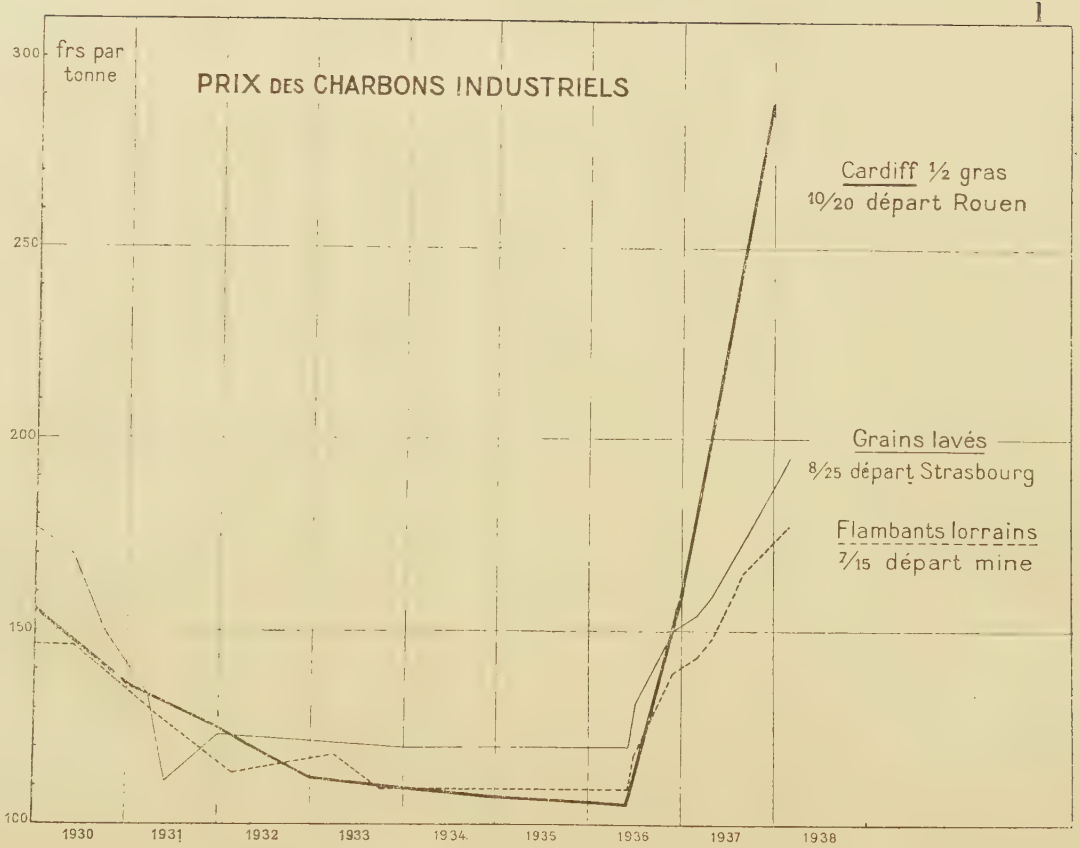
et des importateurs et non d'un simple hasard, c'est que, d'une part, le prix des charbons industriels importés n'est pas soumis au contrôle des prix et que, d'autre part, dans les autres ports français, les prix des charbons importés ont suivi leur cours normal qui est de se conformer aux fluctuations du change.

C'est ainsi qu'à Rouen les prix de charbons anglais, comparables aux sortes strasbourgeoises, ont varié depuis 1929 de la façon suivante :

Prix départ Rouen Cardiff demi-gras (à la tonne en francs)

Dates	Grains 10/20	Fines 0/10
Fin décembre 1929	155	102 à 107
» » 1930	137	95 à 102
» » 1931	125	75
» » 1932	112	75
» » 1933	109	75
» » 1934	107	75
» » 1935	100	70
» » 1936	159	129
» » 1937	289	210

Cette politique des prix a son origine peu après la guerre; en effet, dès 1922, l'Office des Houillères Sinistrées l'adopte pour la vente des charbons indemnitaires. L'Etat français créditait l'Allemagne sur la base des prix intérieurs allemands, mais ne pouvait revendre en France les charbons indemnitaires à ce prix sans risquer ou de troubler profondément le marché pendant les périodes de baisse du prix intérieur allemand, comme en 1923, ou, en cas de hausse de ce dernier, d'être dans l'impossibilité d'écouler les tonnages livrés par l'Allemagne. Aussi les tarifs des charbons de Réparations au départ de Strasbourg ont-ils été fixés de telle sorte qu'ils puissent se comparer sans désavantage, compte tenu des différences de qualités, avec ceux des mines domaniales de la Sarre ou des mines lorraines. C'est à ces derniers qu'ils ont été constamment réajustés. Tout risque de mévente était ainsi écarté pour les charbons indemnitaires. La crainte de concurrencer les houillères françaises du Nord disparaissait également dès l'instant où les tarifs des mines lorraines sont eux-mêmes plus ou moins solidaires de ceux des mines du Nord et du Pas-de-Calais.


PRIX DES CHARBONS INDUSTRIELS
frs par tonne
300
250
200
150
100
1930
1931
1932
1933
1934
1935
1936
1937
1938
Cardiff ½ gras
10/20 départ Rouen
Grains lavés
8/25 départ Strasbourg
Flambants lorrains
7/15 départ mine

En 1930, après la commercialisation des livraisons des charbons de la Ruhr, la Compagnie Générale Charbonnière qui reçoit le monopole de vente des charbons de la Ruhr dans l'Est de la France, continue la politique des prix pratiquée précédemment par l'Office des Houillères Sinistrées. Il ne saurait donc en aucun cas être question de dumping, car jamais les charbons importés n'ont été vendus à des prix dérisoires au-dessous de ceux des houillères nationales. Il n'y a pas non plus guerre des prix entre l'importation et la production; il y a simplement adaptation des seconds aux premiers. D'ailleurs, la Compagnie Générale Charbonnière ne souhaitant en aucune façon l'anéantissement des producteurs nationaux veut tout simplement maintenir le tonnage déterminé auquel elle a droit en vertu des conventions, sans même désirer son augmentation. Par contre elle veut placer ce tonnage aux meilleures conditions de prix que lui permettent une concurrence loyale et ces prix sont ceux des houillères nationales.

Cet état de choses est d'ailleurs extrêmement avantageux pour le consommateur qui se trouve être à l'abri des caprices du marché. Il ne se produit pas dans la région de l'Est des poussées spéculatives sous forme de hausses subites et de baisses catastrophiques. L'acheteur est donc assuré d'une grande stabilité dans les prix du charbon, ce qui est très utile pour l'établissement des prix de revient industriels.

Cette politique de vente qui était primitivement celle des charbons de la Ruhr, a dû être adoptée pour tous les autres charbons industriels importés à Strasbourg, d'autant plus que ces derniers n'ont fait leur apparition que très récemment et que les charbons industriels de la Ruhr représentent les 5/6 de tous les charbons industriels importés par voie rhénane.

II. LES PRIX D'ACHAT

Il est évident que cette politique de vente oblige les importateurs à y conformer leurs prix d'achat, ce qui peut paraître, en certaines occasions, très difficile. Chaque importateur doit trouver avec son fournisseur la formule qui lui permette de subsister. En temps normal, quand les prix des charbons français sont au niveau ou au-dessus des prix mondiaux, la chose paraît assez facile. Mais quand les prix français sont au-dessous des prix mondiaux, le problème se complique pour l'importateur qui risque de tra-

vailler à perte. Ce dernier cas se produit en cas de baisse rapide de la monnaie, sans que les prix intérieurs aient augmenté dans la même mesure que cette baisse. Si l'importateur travaille avec un gros producteur étranger, celui-ci consentira à faire les sacrifices nécessaires pour conserver le marché. Dans le cas contraire, il se touvera évidemment assez gêné.

Nous avons vu que ce sont les importateurs des charbons de la Ruhr qui sont les instigateurs de la politique des prix de l'importation strasbourgeoise. Il convient donc d'examiner tout d'abord les prix d'achat des charbons de la Ruhr.

Pendant le régime des Réparations, l'Etat français avait inauguré, à ses propres frais d'ailleurs, la politique d'adaptation des prix des charbons indemnitaires à ceux des charbons nationaux. Cette façon de procéder s'était révélée particulièrement appropriée et efficace pour l'écoulement de ces charbons. Au moment de la commercialisation de la vente des charbons allemands à Strasbourg, le Kohlensyndikat se décida à rendre possible à sa concessionnaire unique, la Compagnie Générale Charbonnière, la continuation de cette politique qui lui assurait un écoulement régulier, sinon rémunérateur, sur le marché de l'Est de la France. En effet, il faut tenir compte du fait que les mines de la Ruhr sont un puissant bassin producteur de près de 100 millions de tonnes par an qui est obligé d'assurer sans faute l'écoulement de son énorme extraction. C'est pourquoi les houillères de la Ruhr, pour conserver un débouché continu, font, tantôt sur un marché, tantôt sur un autre, abstraction du prix de revient et s'adaptent aux conditions spéciales de ce marché dont le caractère défavorable est la plupart du temps passager. D'ailleurs, le sacrifice fait pour ajuster les prix de vente aux conditions de la concurrence sur le marché étranger est financé par une majoration sur le prix intérieur allemand, dénommé « Umlage ».

Une autre raison pour laquelle le Kohlensyndikat désire conserver ses débouchés extérieurs, même au prix de sacrifices assez lourds, c'est le fait que le charbon, étant un des principaux articles de l'exportation allemande, est susceptible d'apporter au pays une quantité considérable de devises étrangères.

Le mécanisme adopté pour rendre possible économiquement l'adaptation des prix de vente des charbons de la Ruhr aux charbons nationaux, réduit presque le rôle de l'importateur à celui

d'un vendeur à la commission. En effet, le prix payé au Kohlensyndikat est calculé en déduisant du prix payé par le client une somme fixe appelée « constante ». Cette constante, dont le montant n'a pas varié de 1931 à octobre 1936, doit couvrir les différents frais de l'importateur, ainsi qu'une commission de 2 francs pour la Compagnie Générale Charbonnière et une autre de 4 francs 50 réservée à l'adhérent vendeur. On remarquera donc qu'avec ce système d'achat et de vente, le prix du transport depuis la mine jusqu'à Strasbourg, ainsi que les frais généraux de l'importateur, n'ont plus qu'une influence secondaire sur le prix de vente. L'étude de ces deux éléments perd donc par là une grande partie de son intérêt. Notons de plus que le frêt minimum, pour les charbons de la Ruhr, qui était de 4 mks 10 d'après la Convention d'Essen, a été rabaissé à 3 mks 30 par les avenants signés récemment. D'autre part, tout risque de change pour l'importateur ou toute incidence de change sur les prix de vente est également évité, vu que le prix d'achat est stipulé en francs français.

Vis-à-vis de ces conditions spéciales des importateurs des charbons de la Ruhr, quelle est la situation des importateurs de charbons industriels d'autres provenances ? Il semble que seuls les importateurs qui représentent un très gros producteur, comme par exemple certaines grandes mines hollandaises ou les mines d'Aix-la-Chapelle (1), peuvent obtenir de leur fournisseur des conditions suffisamment avantageuses pour pouvoir observer, sans trop de pertes, les prix de vente départ Strasbourg, tels qu'ils sont fixés par la Chambre Charbonnière de l'Importation Rhénane. D'autres mines, généralement de moindre importance, comme la plupart des mines belges ou anglaises, font une politique opportuniste et abandonnent à certains moments un marché, quand les conditions de rentabilité n'y sont plus suffisantes. Jusqu'en 1936 ces importateurs ont pu s'adapter avec facilité, car les prix du marché français se sont maintenus au-dessus des prix internationaux, les prix de revient des charbons français restant très élevés. D'autre part, les frets rhénans sont restés stables et ont même baissé pendant cette période. Enfin, vu la confiance dont jouissait la devise française, tous les contrats d'achat de char-

(1) Les mines du bassin d'Aix-la-Chapelle font également partie du Kohlensyndikat.

bons belges, hollandais, polonais, se faisaient en francs français (seuls les charbons anglais se traitaient en monnaie étrangère). Les préoccupations monétaires des importateurs étaient ainsi réduites au minimum. A partir de 1936 la situation de ces importateurs devient plus sérieuse. Tout d'abord à l'étranger, sous l'influence d'une reprise des affaires dont nous n'avons pas profité en France, les prix haussent assez considérablement. D'autre part, les dévaluations successives du franc ont complètement modifié les conditions d'achat des importateurs. Les vendeurs ne consentent plus à traiter que dans leur monnaie nationale ou dans une autre monnaie étrangère réputée pour sa stabilité relative. Il s'en suit donc, si le fournisseur étranger ne fait pas de prix spéciaux, une incidence considérable des changes sur le prix de revient arrivée port de Strasbourg, d'autant plus que les frets rhénans sont également libellés en monnaie étrangère (marks ou florins). Or, la hausse des changes étrangers était au début mars 1938 de plus de 100 %, alors que les prix des charbons français n'ont haussé que de 60 %.

La stipulation des prix en monnaie étrangère et l'instabilité du franc ont encore une autre influence gênante sur les conditions d'achat. Normalement, dans les marchés d'importation, on paie la marchandise 30, 45 ou même 60 jours après le départ du chaland du port d'exportation. Or, actuellement l'importateur, pour être sûr du prix en francs de la quantité achetée, est obligé de se couvrir en devises étrangères le jour de l'ordre d'achat. Cette nécessité amène une immobilisation supplémentaire et une perte d'intérêts qu'il faudra bien, d'une façon ou d'une autre, répercuter sur le prix de vente.

On comprend donc aisément, dans ces conditions, que les importateurs strasbourgeois indépendants, même quand leurs fournisseurs leur font des avantages (ceux-ci seront rarement équivalents à ceux faits par le Kohlensyndikat) aient souvent, au sein des organisations syndicales, une attitude d'opposition et demandent instamment une augmentation des tarifs de vente et l'abandon de la politique de parallélisme avec les prix des charbons nationaux. Il n'est d'ailleurs guère probable que, sans l'assentiment de la Compagnie Générale Charbonnière pour cet abandon, les autres importateurs puissent pratiquer une politique de vente indépendante.

Enfin, les importateurs dont le fournisseur habituel ne fait pas les concessions suffisantes, ont toujours la ressource de recourir aux marchés d'occasion qui, par ces temps de crise, peuvent être assez fructueux. En effet, en étant bien renseigné, on trouve souvent des mines qui, pour écouler leur extraction, sont forcées de vendre à bas prix; le cas arrive, paraît-il, assez fréquemment pour certaines mines anglaises et belges. L'importation du charbon polonais est aussi, à cet égard, assez significative (il est arrivé que celui-ci ait été offert départ Gdynia au prix de 10 francs la tonne). Evidemment, ces marchés occasionnels ne sont qu'un pis aller pour couvrir le déficit que peut créer l'importation de la sorte habituellement traitée. Les importateurs ne peuvent, en général, pas trop y compter et développent plutôt, dans ce cas, l'importation des charbons de foyer domestique dont les prix évoluent de façon différente et dont le commerce est plus rémunérateur.

On voit donc que dans l'hinterland du port de Strasbourg les charbons industriels de toutes provenances jouissent d'une remarquable unité de prix départ mine ou port d'importation qu'il est rare de voir ailleurs. En effet, tous les charbons importés, ceux de la Sarre et ceux passant par Strasbourg, ont adopté les prix des houillères françaises. Le consommateur préférera donc, en principe, une provenance à l'autre suivant qu'elle pourra lui fournir ou non la sorte et la qualité de charbon dont il a besoin et, à qualité égale, il choisira la provenance la moins chère. On en vient donc au prix du charbon industriel au lieu de consommation.

SECTION II

Le prix des charbons industriels au lieu de consommation

Paragraphe I. — GENERALITES

Si l'étude des prix départ mine ou lieu d'importation permet d'intéressantes comparaisons d'ordre général, il n'en faut pas moins considérer ces prix tarifaires comme théoriques. En réalité, les chiffres effectivement payés par le client au lieu de consommation sont seuls déterminants pour l'étendue de la zone d'écoulement d'un charbon et pour ses possibilités de concurrence

avec ceux d'autres origines. Ces prix au lieu de consommation présentent une grande diversité, surtout si l'on considère une vaste région comme l'hinterland du port de Strasbourg. On peut distinguer deux facteurs principaux influant sur leur formation : l'importance de la fourniture et en deuxième lieu le transport. Ce dernier présente à ce sujet une importance si capitale que nous lui consacrerons un paragraphe spécial.

Dans un même lieu de consommation les prix d'une sorte de charbon sont loin d'être uniques. Outre les primes de quantité prévues au tarif, les négociants accordent encore des primes d'enlèvement et des abattements occultes pour les gros marchés. On peut dire qu'en général, à Strasbourg même, les prix tarifaires sont observés pour les marchés jusqu'à 800 tonnes par an environ. Au delà et surtout pour les livraisons de plusieurs milliers de tonnes, des abattements considérables, variables pour chaque cas, sont accordés. Cette pratique des concessions occultes a d'ailleurs beaucoup diminué depuis 1936.

Mais les rabais sont surtout importants dans les zones éloignées de Strasbourg où les importateurs se trouvent en concurrence plus serrée avec les charbonnages français. Dans ce but d'ailleurs, le tarif officiel de la Chambre Charbonnière de l'Importation Rhénane a prévu deux zones de vente : la zone A, comprenant le Haut-Rhin et le Bas-Rhin et la zone B qui groupe les dix autres départements, à savoir : les Vosges, Meurthe-et-Moselle, Meuse, Haute-Marne, Moselle, Belfort, Doubs, Haute-Saône, Jura et Côte d'Or. Les prix de la seconde zone sont inférieurs à ceux de la zone A de 3 à 7 fr., suivant les qualités du charbon. Charlor, de son côté, pratique également un système de zones qui a varié à plusieurs reprises depuis 1928.

Ces prix spéciaux pour zones éloignées sont consentis pour compenser un coût de transport plus désavantageux que celui du concurrent. En effet, le transport constitue incontestablement l'élément prédominant pour la formation du prix au lieu de consommation, car le charbon étant une matière pondéreuse de peu de valeur, le coût du transport a une incidence particulièrement grande sur les prix. Il est évident que, si deux provenances de charbons ont des prix départ identiques, comme c'est le cas dans la région de l'Est, celui qui sera le moins éloigné du lieu de consommation considéré, aura le prix le plus avanta-

geux. La situation des lieux de production ou d'importation par rapport aux principaux centres de production joue donc un rôle capital. Ce sera d'ailleurs moins la distance géographique qui entrera en ligne de compte que la distance économique, autrement dit le coût plus ou moins élevé au kilomètre des moyens de transport. Il arrive très fréquemment que ces deux valeurs ne coïncident pas.

Le moyen de transport le moins cher et le plus approprié au transport du charbon est certainement la voie d'eau. Aussi plus de 50 % du tonnage transporté sur les canaux français est constitué par les combustibles. Mais pour que le transport par eau soit intéressant, il faut que le lieu de production ou d'importation et celui de consommation soient tous deux situés sur la voie d'eau, car dans le cas contraire, toute l'économie réalisée est absorbée par les manutentions et l'acheminement par fer supplémentaires.

Les frets sont très variables d'une époque à l'autre; ils dépendent en particulier de l'activité de la demande et des conditions saisonnières. Ils varient aussi selon les prix du chemin de fer, car celui-ci est presque toujours en concurrence avec les voies navigables. Le chemin de fer étant plus commode, les frets doivent être inférieurs aux tarifs des rames de 180 tonnes. D'un autre côté, les frets sont limités par les prix de revient du batelier. L'affrètement est depuis peu régi par des dispositions législatives. L'organisation actuelle dépend de l'Office National de la Navigation et comprend en particulier des bureaux d'affrètement et des commissions centrales et régionales qui fixent les frets et visent les conventions de voyages entre les affréteurs et le batelier. Cette réglementation ne s'applique d'ailleurs qu'aux bateliers artisans propriétaires de deux bateaux au plus et non aux grandes sociétés de navigation sur canaux.

La voie ferrée constitue un moyen de transport plus rapide et plus fractionné des envois, mais son coût est beaucoup plus élevé. Une division spéciale des tarifs des chemins de fer est consacrée aux charbons, c'est le tarif P.V. N° 7 qui comprend à la fois le tarif ordinaire et les tarifs spéciaux pour certains parcours. Le tarif ordinaire est fortement dégressif pour les grandes distances et comprend de fortes réductions pour les expéditions par rames de 180 tonnes ou par trains entiers de 1.000 tonnes par rapport au tarif du wagon isolé de 20 tonnes.

Les tarifs qui n'avaient pas varié depuis 1928 ont été augmentés depuis juillet 1937 à trois reprises : le 11 juillet 1937 de 20 %, le 16 août de 12 % et le 1er janvier 1938 de 25 %, c'est-à-dire en tout de 68 % par rapport au tarif de mai 1937. Cette hausse importante et subite, coïncidant avec une évolution dans le même sens des prix départ du charbon, a été surtout désavantageuse pour les charbons devant subir un long transport en les rendant subitement hors de prix pour la clientèle.

Il nous reste donc à voir quelle est l'influence du facteur transport dans la région strasbourgeoise.

Paragraphe II. — LE COUT DE TRANSPORT DU CHARBON DANS L'HINTERLAND DU PORT DE STRASBOURG

A ce sujet, nous étudierons, comme élément de comparaison avec les transports depuis Strasbourg, ceux qu'ont à supporter les principaux concurrents des importateurs rhénans : les charbonnages de la Moselle.

a) *Les charbons strasbourgeois*

Nous avons vu qu'en ce qui concerne la redistribution, le port de Strasbourg possède une situation tout à fait privilégiée. En effet, il est relié par fer et par voie navigable aux principaux centres de consommation de l'Est, mais en plus la réexpédition se fait avec le minimum de frais de manutention, les puissantes installations de ses chantiers permettant le transbordement direct des combustibles constituant la cargaison des chalands rhénans, soit sur péniches pour l'acheminement par les canaux, soit sur wagon pour les transports par fer. Le principal avantage de Strasbourg est que le fret par canal, pour les divers centres de consommation, est particulièrement avantageux par rapport au prix du transport par fer. Mais il n'y a pas, au départ de Strasbourg, de tarifs ferroviaires de faveur pour les charbons, comme en jouissent certains bassins houillers nationaux ou certains ports importateurs de l'Océan. Les prix des transports à la tonne, par fer et par eau, au départ de Strasbourg pour quelques destinations importantes, ont varié de la façon suivante pendant les deux dernières années :

de Strasbourg à : (en francs à la tonne)	FER (par wagon de 20 tonnes)		EAU	
	mai 1937	janvier 1938	mai 1937	janvier 1938
Belfort	39,60	66,40	—	—
Mulhouse	31,90	53,70	12,50	15,75
Colmar	23,70	39,75	—	12,75
Epinal	33,40	55,20	22,50	26,50
Nancy	38,60	64,75	16,75	20,25
Saint-Dié	27,85	46,70	—	—

Ces chiffres illustrent très bien les avantages des expéditions par eau. Il est vrai que, suivant les saisons et la demande, ces frets varient assez brusquement, mais ce ne sont, malgré tout, que des amplitudes assez faibles. D'autre part, nous avons cité les taux des frets pour les bateliers artisans, fixés par la commission de régularisation. En réalité, les gros négociants strasbourgeois bénéficient de frets à la fois plus stables et plus bas, car ils ont passé des conventions avec de grandes sociétés de navigation intérieure. C'est ainsi que la Compagnie Générale Charbonnière travaille en étroite connexion financière et commerciale avec des sociétés comme « Sanara » (Société Alsacienne de Navigation d'Alsace et de Lorraine) et « Canal » (Compagnie Auxiliaire de Navigation d'Alsace et de Lorraine) qui, toutes deux, possèdent toute une flottille de péniches charbonnières.

b) *Les charbonnages lorrains.*

Les charbonnages lorrains, de par leur situation géographique, sont loin d'être aussi avantagés, notamment en ce qui concerne les transports par eau, aucune voie navigable ne passant à proximité directe de leurs lieux d'extraction. Il en résulte que, pour les expéditions par leurs ports du Canal des Houillères, il leur faut emprunter la voie ferrée pour plus de 25 km., ce qui majore le fret d'environ 15 fr. par tonne (transport plus mise en wagon et déchargement des wagons sur péniche). Les chiffres comparatifs des coûts des transports par fer et par eau des charbons mosellans ont été les suivants en novembre 1936 et en janvier 1938 :

par EAU de Rémelfing à :	Fret		Fret majoré	
	novembre 1936	janvier 1938	novembre 1936	janvier 1938
	Frs	Frs	Frs	Frs
Strasbourg	12.50	18.50	24.50	33.50
Mulhouse	20. »	29. »	32.30	44. »
Nancy	11.50	18.50	23.46	33.50
Epinal	—	23.75	—	38.50

par FER de Béning à :	novembre 1936	janvier 1938
	Frs	Frs
Strasbourg	32.85	55.15
Mulhouse	42.20	70.90
Nancy	32.60	54.75
Epinal	38. »	68,85

En comparant ces chiffres à ceux concernant Strasbourg, on est amené à deux constatations. Tout d'abord, la différence entre les frets et les prix par fer n'est pas très grande pour les charbons lorrains. Ensuite, le coût du transport pour les différents grands centres est beaucoup plus élevé que celui au départ de Strasbourg. Il est vrai que, sous ce rapport, une certaine correction intervient du fait que tout d'abord les mines lorraines expédient beaucoup par rames ou trains complets et qu'ensuite elles bénéficient de tarifs fermes comportant une forte réduction. Par exemple pour Nancy (embranchement Charlor à Varangéville-Saint-Nicolas), elles paient seulement 35 fr. par tonne pour les expéditions par trains complets (chapitre XVII, paragraphe 3 du tarif P. V. 107 du 1er janvier 1938). Pour ce motif Charlor a même envisagé de faire les expéditions par eau au départ de Nancy, en utilisant la voie ferrée jusque là. Malgré cette exception, on peut dire qu'en général les transports depuis Strasbourg sont beaucoup plus avantageux que ceux des mines lorraines, ce qui fait qu'en principe les charbons strasbourgeois peuvent s'offrir à des prix avantageux, même en des lieux de consommation éloignés.

Le facteur transport a en général une très grande importance, mais c'est le cas surtout pour les petites expéditions, où les prix tarifaires départ Strasbourg ou départ mine sont observés. Pour les très grosses livraisons il devient accessoire par le fait que les prix de vente ne correspondent plus du tout aux tarifs et qu'on se trouve uniquement en présence de prix de concurrence.

CHAPITRE TROISIÈME

Le prix des charbons de foyer domestique à Strasbourg

SECTION I

Les Prix de Gros

Paragraphe I. — LES CARACTERISTIQUES DU MARCHE STRASBOURGEOIS DES CHARBONS DE FOYER DOMESTIQUE

Le département du Bas-Rhin est un très gros consommateur de combustibles à usage domestique; on évalue la moyenne de sa consommation annuelle à 350.000 tonnes. Ce chiffre subit relativement moins de variations que celui des charbons industriels, comme c'est également le cas d'ailleurs pour la France entière. La principale cause de variation du volume de la consommation est constituée par les conditions atmosphériques : la rigueur et la longueur de l'hiver. Il faut également noter comme facteurs importants, mais relativement récents, le renchérissement considérable des combustibles et le pouvoir d'achat stationnaire ou même décroissant de beaucoup de familles les incitant à des économies sur le chauffage. Ce dernier facteur se fait, paraît-il, sentir très nettement depuis deux ans.

Parmi les charbons à usage domestique, la plus grande partie des quantités consommées l'est pour le chauffage. D'ailleurs la généralisation du chauffage central a beaucoup fait augmenter ce genre de consommation. La part utilisée pour la préparation des aliments est relativement restreinte et tend à le devenir de plus en plus par suite de la multiplication des cuisinières à gaz ou à l'électricité dont l'utilisation est plus simple et plus pratique.

En ce qui concerne l'assortiment du marché, il y a à Strasbourg toute une gamme de charbons de qualités et de provenances diverses, capables de satisfaire tous les goûts et tous les besoins. Comme charbons français on trouve presque exclusivement les charbons de la Moselle : les flambants de Sarre et Moselle et les flambants secs de la Houve. Les charbons sarrois, très en faveur auprès du public, sont représentés surtout par les sortes tant recherchées de Griesborn et de Duhamel. Les charbons demi-gras et les anthracites sont fournis par les bassins allemands de la Ruhr et d'Aix-la-Chapelle ainsi que par la Belgique et la Hollande. Il faut également signaler les anthracites du Tonkin, sortes chères, mais de qualité excellente, qui sont importées à Strasbourg depuis 2 ans, en quantité très limitées il est vrai. Les cokes des différents calibres usuels proviennent pour une grande partie de la Société Alsacienne de Cokerie Alcok qui les fabrique dans son usine du port du Rhin avec des fines d'importation ; le restant des cokes est importé de Ruhr et de Hollande. Les cokes de Sarre et Moselle sont aussi vendus occasionnellement dans la région par la société Coklor, pendant de Charlor pour les cokes.

Les agglomérés sont représentés par les boulets flambants de Lorraine, les boulets demi-gras et maigres belges, hollandais ou allemands et surtout par les célèbres briquettes de lignite « Union » du gisement de lignite de Cologne.

On voit donc par cette courte et incomplète énumération qu'une des caractéristiques du marché strasbourgeois de charbons domestiques est la grande diversité des produits qui sollicitent la faveur du public.

La prédominance de la consommation d'un de ces produits par rapport à tel autre ou son pourcentage par rapport à la consommation totale dépend principalement de deux facteurs, les goûts et préjugés de la clientèle et en second lieu la construction des foyers et appareils de chauffage.

En ce qui concerne les goûts du public, il semble qu'ils sont plutôt portés, en principe, vers les bonnes qualités qui sont très nombreuses sur le marché. Mais il paraît qu'en général, abstraction faite des questions de prix, ce sont en grande partie l'habitude et la routine qui font préférer certaines sortes à d'autres. Il est de ces réputations solidement établies, comme par

exemple celle des charbons sarrois de Griesborn et de Duhamel, si bien que quand ces sortes viennent à manquer sur le marché, comme cela est arrivé pour ces derniers en 1935 après le plébiscite sarrois, le public se refuse à accepter des sortes de remplacement. Effectivement, on a dû ménager une plus grande part pour les charbons domestiques dans le contingent sarrois qui devait être primitivement destiné presque en entier aux services publics et à la grosse industrie. Il en est de même d'une autre sorte particulièrement appréciée pour sa commodité et sa propreté, les briquettes de lignite pour lesquelles on a dû aménager un contingent spécial pour la région strasbourgeoise. En effet, il est entré dans les mœurs des ménagères qui travaillent au dehors pendant une partie de la matinée, d'utiliser les briquettes pour maintenir le feu de la cuisinière en veilleuse pendant leur absence.

Quant à la construction des appareils, la plupart de ceux-ci peuvent utiliser toutes les sortes de combustibles classés foyers domestiques. Il y en a malgré tout un grand nombre qui est spécialement conçu pour utiliser une sorte déterminée. C'est ainsi que, vu l'engouement du public pour cette catégorie de combustibles, beaucoup d'installations sont faites pour l'utilisation exclusive de briquettes de lignite. Beaucoup de petits artisans, tels les boulangers pour leur four à pain, ont adopté ce mode de chauffage. Beaucoup de poëles à feu continu dits « permanents » qui étaient autrefois le seul moyen de chauffage pratique, sont construits pour la consommation exclusive d'anthracites. Notons également qu'actuellement la plus grande partie des installations de chauffage central sont prévues pour l'utilisation de coke dont la variété la plus employée à cet usage est le 40/60. D'autre part, on essaie également ces derniers temps, vu le renchérissement considérable des combustibles de bonne qualité, de leur substituer des sortes qui autrefois n'étaient pas considérées comme aptes à l'usage domestique. Il est vrai, qu'en général, les résultats sont mauvais et que les gens, pour faire des économies, restreignent plutôt le nombre de pièces chauffées de leur appartement. Mais signalons tout de même qu'un constructeur de poëles essaie de lancer un modèle de fourneaux conçu pour utiliser du charbon industriel 10/20 ou 15/35.

Enfin, en ce qui concerne la proportion de chaque catégorie de combustibles, on peut l'évaluer, sans risquer de se tromper trop lourdement, de la façon suivante :

1°) 10 % d'anthracites allemands, belges ou hollandais, combustibles de luxe, surtout utilisés pour les feux continus.

2°) 30 % de flambants et de demi-gras.

3°) 30 % d'agglomérés qui sont presque uniquement des briquettes de lignite, très peu de boulets qui ne sont guère aimés en Alsace.

4°) 30 % de cokes, utilisés surtout pour les calorifères.

Paragraphe II. — L'EVOLUTION DES PRIX DE GROS

Pour les charbons domestiques on pourrait également étudier les prix départ mine et les prix au lieu de consommation. On verrait ainsi que pour les charbons d'origines différentes, les prix départ mine sont souvent très voisins et que le transport rend telle ou telle sorte onéreuse au lieu de consommation; c'est ainsi que pour la région de Strasbourg, il n'est pas inintéressant de savoir que les anthracites belges supportent 150 frs de transport, tandis que celles de la Ruhr n'ont à supporter que le frêt rhénan qui est de l'ordre de 35 à 40 frs seulement.

Mais le mode de distribution des charbons domestiques oblige à envisager l'étude de leur prix sous un angle purement local. En effet, contrairement aux charbons industriels, où les intermédiaires entre le producteur et le consommateur sont réduits au strict minimum ou font même défaut, les charbons domestiques ne se vendent qu'en détail au consommateur. Il en résulte que le prix que paie ce dernier a subi, outre les variations des prix du charbon départ mine et des transports, des incidences nombreuses tenant aux conditions d'exploitation des intermédiaires grossistes et détaillants. Celles-ci variant considérablement de ville à ville, nous avons préféré n'étudier qu'un seul lieu de consommation : la ville de Strasbourg et ses environs immédiats. Dans ces conditions, le seul prix de gros indispensable à connaître pour dégager la formation des prix de détail est le prix franco gare Strasbourg des différentes catégories offertes.

Les barèmes de la Chambre Syndicale du Commerce de Gros de l'Est, établis d'après les conditions de vente des mines et des importateurs, permettent de se rendre compte des fluctuations des prix de vente en gros franco gare Strasbourg. Pour quelques catégories de charbon domestique particulièrement représentatives, les prix de gros à Strasbourg ont varié pendant les dernières années de la façon suivante :

Sortes	1930 octob.	1932 octob.	1935 octob.	1936 mai	1936 juillet	1937 mai	1938 avril
Griesborn	202	181	155	170	186	220	271
15/35		—	—	+	+	+	+
Flambants ...	205	184	175	170	187	216	267
50/80		—	—	—	+	+	+
Ruhr demi-gras		275,80	212	209	240	293	378,80
25/50			—	—	+	+	+
Anthracite Ruhr	351	326,80	264	245	276	329	428,50
25/50		—	—	—	+	+	+
Anthracite belge		326	265	255	278	332	473,22
30/50			—	—	+	+	+
Briquet. Union	171,50	155,50	157	164	172	213	260,20
		—	+	+	+	+	+

Il ressort de ces chiffres que les prix ont en général baissé d'octobre 1930 à octobre 1935 et qu'une hausse ininterrompue a affecté toutes les qualités depuis juin 1936. En ce qui concerne la période octobre 1935 à mai 1936, on remarquera des divergences. En effet, toutes les catégories continuent leur baisse sauf les Griesborn et les briquettes de lignite. Il faut attribuer ce phénomène au fait que la demande, pour ces deux sortes très recherchées, n'a pas pu être entièrement satisfaite à cause du contingentement.

Mais, si la tendance générale est la même pendant les deux périodes, il est intéressant de constater que la mesure de la hausse et de la baisse est différente pour presque chaque catégorie. C'est ainsi que de 1930 à juin 1936 les flambants et les Griesborn ont baissé de 15 % et l'anthracite de la Ruhr de 30 %. Pour les briquettes de lignite, par contre, la baisse n'a été que de 5 % ; il semble qu'il s'agit là d'une exception isolée, ce dernier combustible étant extrêmement recherché et les possibilités d'im-

portation par suite du contingentement n'ayant jamais été suffisantes pour les quantités demandées.

En ce qui concerne l'évolution des prix pour la période depuis juin 1936, il convient, à priori, de faire certaines réserves sur les tendances qu'elle pourrait dégager, car, pendant cette époque les augmentations, tant des charbons français que des charbons importés, ont été fixées d'office par le Comité National de Surveillance des Prix. Les pourcentages d'augmentation par rapport à juin 1936, d'après le précédent tableau, ont été les suivants pour les différentes catégories citées :

Dates	Griesborn 15/35	Flambants 50/80	Ruhr 1/2 gras 25/50	Anthracite Ruhr 25/50	Anthracite belge 30/50	Briquettes Union
Juin 1936 ...	—	—	—	—	—	—
Juillet 1936..	9,1/2%	10 %	14 %	12,5 %	9 %	5 %
Mai 1937 ...	29 %	27 %	39 %	32 %	30 %	30 %
Avril 1938 ..	59 %	58 %	81 %	66 %	85 %	58 %

On remarquera le parallélisme absolu des augmentations des Griesborn, des flambants et des briquettes de lignite. Les charbons de la Ruhr (demi-gras et anthracites) augmentent tous deux dans une proportion beaucoup plus forte que les précédents, mais cette augmentation est progressive. Les anthracites belges augmentent dans la plus forte proportion, mais les 2/3 de la hausse se placent entre mai 1937 et avril 1938 ; cette hausse anormale est à attribuer en grande partie à l'augmentation des tarifs de transport qui ont une incidence particulièrement forte sur le prix de ces charbons.

La tendance générale qui se dégage de l'évolution des prix de gros des charbons domestiques depuis 1930, c'est une grande diversité ; chaque catégorie varie différemment en suivant les fluctuations des divers facteurs qui influent normalement sur son prix : l'offre et la demande, le prix de revient, le change et le transport. Ceci provient du fait que les importateurs strasbourgeois n'appliquent pas aux charbons domestiques leur politique de vente des charbons industriels, à savoir l'adaptation des prix de vente à ceux des charbons lorrains. En effet, la con-

currence est beaucoup moins forte entre les charbons domestiques français et ceux importés que pour les charbons industriels, car l'assortiment peu varié des mines lorraines et l'insuffisance de la production française de foyers domestiques donnent aux importateurs presque un monopole pour les sortes importées autres que les flambants.

SECTION II

Les prix de détail

Les prix de détail diffèrent des prix de gros par le fait qu'ils représentent ces derniers grévés du coût de la distribution. C'est donc cet écart entre les prix de gros et les prix de détail qu'il faut étudier, autrement dit le problème de la marge.

Paragraphe I. — GENERALITES SUR LA MARGE

On peut définir la marge comme *la majoration de prix subie, indépendamment du transport et de l'octroi, par une tonne de charbon marchand du fait de son passage chez le négociant qui l'achète à la mine (directement ou par l'intermédiaire d'un grossiste) et le revend au client.* En fait, cette marge, pour un négociant déterminé, ne peut être calculée exactement pour chaque quantité, car l'on ne peut savoir en pratique quand, où et comment a été vendue telle tonne de charbon dont on connaît le prix d'achat. Seul un dépouillement, presque impossible à faire, permettrait de retrouver les dates exactes de toutes les livraisons faites par les négociants, même s'il était possible de déterminer de façon précise les dates et par conséquent les prix auxquels a été payé le charbon correspondant, vendu par la mine. Il y a là un élément d'incertitude qui nécessiterait des vérifications innombrables pour être complètement dissipé. Seul la comparaison des sommes réellement perçues et des sommes dépensées au cours d'un exercice par un négociant peut donner une idée approximative de sa marge.

Tout ce que l'on peut faire en cette matière, c'est de calculer soit la marge pratiquée en moyenne sur les différentes

qualités et pendant un exercice et qu'on appelle la *marge moyenne réelle,* soit la marge qui est la différence entre le prix de vente figurant au tarif syndical et le prix de gros du charbon vendu gare ou quai, octroi payé, dans la ville où est établi le négociant et que l'on appelle *marge tarifaire.*

Les marges tarifaires diffèrent pour trois raisons des marges moyennes réelles :

a) les marges tarifaires diffèrent suivant les qualités, alors que la marge moyenne réelle n'en tient pas compte.

b) le tarif concerne généralement les livraisons par petites quantités en sacs de 50 kgs. Souvent, pour les livraisons importantes de plus de 3 tonnes, des prix spéciaux sont débattus entre le client et le négociant. Même le tarif des petites livraisons n'est lui-même pas toujours strictement respecté.

Les marges tarifaires sont généralement calculées en prenant comme prix celui du charbon à la mine, sans tenir compte des commissions ou ristournes, et pour le transport, le coût correspondant au wagon de 10 tonnes.

Pour ces trois raisons, il résulte que les marges tarifaires se différencient des marges moyennes réelles et qu'elles peuvent être qualifiées de « théoriques ». Ce sont donc les marges moyennes réelles qui sont les plus capables de donner une idée juste de la marche d'une entreprise. Mais elles présentent des difficultés au point de vue de leur calcul et des inconvénients pour donner une vue d'ensemble du marché de détail d'une ville ou d'une région. En effet, comme l'a révélé l'enquête sur le marché charbonnier, le calcul de la marge moyenne réelle est assez complexe. Il faut tenir compte, non seulement des charbons achetés et vendus pendant l'année, mais aussi des stocks dont l'évaluation est assez difficile. D'autre part il est essentiellement nécessaire que les prix du charbon, tant en gros qu'en détail, n'aient pas varié pendant l'exercice. Enfin, beaucoup de détaillants, petits ou moyens, pratiquent en même temps d'autres commerces, tels ceux du bois ou du transport, etc. Il s'en suit que bien des éléments de leur entreprise sont communs aux deux genres de commerce. Il faudrait donc, pour établir le montant des frais généraux relatifs aux charbons seuls, faire des

discriminations comptables pour le moins délicates, sinon arbitraires.

Mais, même si on arrivait finalement à calculer la marge moyenne réelle, celle-ci ne constitue qu'un résultat individuel particulier à une entreprise donnée. Or, la pratique a montré que le commerce charbonnier de détail présente dans une même ville, d'entreprise à entreprise, des conditions commerciales d'exploitation particulièrement variées. En effet, il y a tout d'abord des différences de types d'entreprises. Le tout petit détaillant qui parcourt les rues avec sa voiture en vendant à la criée, a des frais à la tonne tout différents de ceux d'un gros détaillant, tant pour leur montant total que pour les différents facteurs qui les composent. En effet, il réduit au minimum les frais d'administration et de manutention puisqu'il travaille lui-même, seul ou avec sa famille ; par contre, comme il ne peut écouler de cette façon qu'une quantité restreinte de combustibles, il devra en général prélever à la tonne un bénéfice élevé. La grosse société détaillante, d'autre part, aura des frais de direction, d'administration de chantier, de transport beaucoup plus importants, mais elle pourra se contenter d'un bénéfice moins élevé à la tonne, parce que le tonnage total de ses ventes est plus grand. D'autre part, dans une même ville, la marge moyenne réelle varie souvent très sensiblement d'une firme à l'autre, sans que ces variations paraissent dépendre du type de l'entreprise. Il est vraisemblable qu'en fin de compte, ces variations tiennent surtout à l'activité et à la capacité commerciale plus ou moins grande des dirigeants des entreprises, à la façon dont ils arrivent à passer leurs contrats avec les mines ou les grossistes (rabais officiels, rabais clandestins et ristournes, époque des achats) et à comprimer plus ou moins leurs dépenses par une organisation rationnelle et économique. Dans ces conditions, il paraît impossible de définir pour une ville déterminée, même de façon approximative, une valeur normale pour la marge moyenne réelle.

Pour les comparaisons des marges moyennes réelles pratiquées dans des villes différentes, l'enquête sur le marché charbonnier a fait ressortir une diversité encore plus considérable comme on le voit ci-après :

MARGES DE DETAIL DANS QUELQUES VILLES DE FRANCE (1)

Villes	Années	Nombre d'entreprises enquêtées	Marge Moyenne	Marge la plus élevée	Marge la moins élevée
Paris ville	1931	4	165,90	176,70	148,20
	1935	4	126,10	148,30	95,40
Paris banlieue	1931	3	112,10	148,00	80,70
	1935	3	97,30	130,00	76,90
Nantes	1931	1	72,00		
	1935	1	69.00		
Toulouse	1931	2	79,00	83,20	74,90
	1935	3	66,70	75,20	50,90
Marseille	1931	4	85,45	133,80	63,20
	1935	5	77,30	98,00	29,30
Lyon	1931	6	65,15	90,75	32,45
	1935	6	63,25	76,20	48,95
Strasbourg	1931	1	81,00		
	1935	2	69,20	75,00	63,40

Il ressort de ce tableau que l'importance de la marge dépend beaucoup de l'importance de la ville, comme d'ailleurs également des dispositions topographiques et des charges incompressibles. Il est évident aussi que l'incidence des salaires et des frais généraux varie sensiblement de ville à ville, c'est pourquoi les comparaisons sont extrêmement difficiles et les chiffres cités sont à accueillir avec beaucoup de réserves. Mais il apparaît malgré tout que les marges pratiquées à Strasbourg sont parmi les plus modérées et surtout que l'écart entre la marge la plus élevée et la marge la moins élevée y est de loin le moins grand.

On voit par conséquent l'inconvénient qu'il y a de se baser sur la marge moyenne réelle pour avoir un aperçu d'ensemble sur la marge généralement pratiquée dans une région où sont établis un grand nombre de détaillants. La marge tarifaire, bien

(1) Extrait du rapport d'enquête sur le marché charbonnier, p. 305.

que qualifiée de théorique, paraît plus apte à donner à ce sujet une idée générale approchant de la réalité. A Strasbourg cela semble être le cas d'autant plus que l'écart entre les marges moyennes réelles extrêmes y est relativement faible.

Paragraphe II.— LA MARGE SYNDICALE A STRASBOURG

La Chambre Syndicale de Détail de Strasbourg fixe périodiquement un barème des prix de vente au détail de chaque sorte de charbon de foyer domestique représentée sur le marché.

Ainsi, par exemple, pour quelques sortes caractéristiques, le prix de vente aux 100 kgs a été pendant les deux dernières années successivement fixé aux taux suivants :

	Mai 1936	Août 1936	Nov. 1936	Mai 1937	Nov. 1937	1e Av. 1938	16 Av. 1938	1e Déc. 1938
Flambants de la Houve .... Noix 35/50	26,40	28,80	31,60	33,00	36,50	(1) 38,10	(1) 38	40,70
Griesborn et Duhamel .. Noix 35/50	27,80	30,20	33,00	34,80	40,50	42,70	39,70	42,70
Ruhr demi-gras Noix 25/50	32,00	34,40	40,60	42,80	51,30	55,05	51,70	58,50
Ruhr anthracite Noix 25/50	34,40	37,00	42,70	46,80	56,20	60,25	57,10	64,40
Belgique demi-gras ..... Noix 30/50	35,60	38,20	43,50	47,20	58,90	(2) 63,30	(2) 62,00	70,40
Briquettes « Union ».	25,40	27,40	31,10	32,40	38,30	(3) 37,35	(3) 37,30	41,70
Flambants polonais 35/50	—	—	—	—	—	—	40,50	43,70

(1) Déduction faite d'une prime d'été de 13 fr. à la tonne.

(2) Déduction faite d'une prime d'été de 19 fr. à la tonne.

(3) Déduction faite d'une prime de 14 fr. à la tonne.

On voit par là que les prix de détail ont, depuis juin 1936, subi des augmentations successives à la même époque que celle des prix de gros. Mais les chiffres du barème du 16 avril 1938 nous montrent, au contraire, une diminution des prix de détail, abstraction faite des primes d'été, alors que les prix de gros sont restés stationnaires. Il paraît donc que le parallélisme entre les prix de détail et les prix de gros n'est pas toujours tout à fait rigoureux.

Les variations des prix de détail sont fonction, comme nous l'avons déjà vu, de deux facteurs : les fluctuations des prix de gros et celle de la marge de détail. Cette dernière est d'ailleurs différente suivant les catégories. En effet, pour les sortes de charbon citées plus haut, l'écart à la tonne entre les prix de gros franco gare Strasbourg et les prix de vente au détail a varié de la façon suivante :

	Mai 1936	Juillet 1936	Mai 1937	Mars 1938
Flambant Houve 35/50	86	92	109	110,75
Griesborn Duhamel 35/50	86	94	110	111,44
Ruhr demi-gras 25/50	111	104	135	137,95
Ruhr anthracite 25/50	99	101	139	142,85
Belgique demi-gras 30/50	101	104	140	147,32
Briquette Union	90	102	110,65	113,05

Que dire de cette diversité, sinon qu'elle est un peu déconcertante, car nous n'avons cité que six sortes sur une quarantaine figurant au tarif. Pour presque chaque catégorie, la marge évolue différemment. Remarquons toutefois que ce sont les plus chères qui ont les marges les plus élevées. Il semble à première vue que cette multiplicité rende impossible toute vue d'ensemble sur le problème des marges tarifaires. Il n'en est pourtant pas ainsi et cela ressort immédiatement d'une décomposition de la marge en ses deux éléments de principe qui sont les pertes en fines et la constante des frais.

Les pertes en fines sont des pertes en poids sur la quantité livrable que subit le détaillant. Ces déchets, provenant d'une

formation de poussier et de fines à la suite de brisure du charbon qui rend nécessaire un recriblage, sont causés principalement par le transport, le déchargement, le stockage (moyens de mise en stock, effritement à l'air à la suite d'un stockage prolongé). Les pertes en fines sont moins importantes pour les charbons durs que pour les autres. A Strasbourg les pourcentages admis qui viennent d'être modifiés sont les suivants :

	Avant le 16 Avril	Après le 16 Avril
Flambants	4,5 %	4 %
Anthracites	12 %	10 %
Demi-gras Ruhr	12 %	10 %
Demi-gras belges 20/30..	12 %	10 %
Demi-gras belges 30/50..	20 %	10 %
Boulets	5 %	3 %
Briquettes	5 %	5 %

La valeur de ces déchets doit donc être ajoutée au prix de vente au détail parce qu'elle représente une partie des frais du négociant. C'est d'ailleurs uniquement par souci de simplicité qu'on a isolé les déchets du restant des frais vu que dans la marge tarifaire ils représentent le seul élément variable d'une catégorie à l'autre. Notons d'ailleurs que ces fines, dans la mesure où elles sont récupérables, peuvent être vendues à bas prix. Il faudrait donc, en principe, déduire des prix de vente du charbon le montant de ces récupérations. Pour éviter toute complication supplémentaire, les pourcentages cités plus haut ont été établis en tenant compte des possibilités de revente des fines. En ce qui concerne le calcul de la valeur des déchets à la tonne, nous ajouterons qu'il se faisait avant le 16 avril 1938 sur la base du prix départ mine ou frontière, alors que depuis il se fait sur le prix de gros franco gare Strasbourg.

La constante des frais, au contraire, est la même pour toutes les catégories de combustibles et comprend tous les frais qu'occasionne la distribution d'une tonne de charbon de foyer domestique. Cette somme des frais fixes a évidemment suivi les va-

riations des conditions économiques et a été, pour ce motif, modifiée à plusieurs reprises depuis dix ans. Elle était, de 75 frs en 1929, montée à 83 fr. fin 1930 pour être rabaissée à 75 fr. en 1933, à la suite de la baisse générale des prix consécutive à la crise économique. Depuis elle était restée stationnaire à ce taux. En juillet 1936 elle a été fixée à 86 fr., à la suite des augmentations de salaire faites en application des accords Matignon. L'application de la semaine de 40 heures et une nouvelle augmentation des salaires de 9,4 % du 15 mars 1937 entraînèrent sa fixation à 100 fr. en avril 1937, taux auquel elle est demeurée depuis, à part une augmentation temporaire à 104 frs au début de 1938.

Avant d'examiner les éléments constitutifs des frais fixes, il est intéressant de voir dans quelle mesure le principe de tarification strasbourgeois, selon lequel la marge est composée uniquement de ces deux éléments, a été observé dans la pratique et si d'autres facteurs ne jouent pas concomitamment pour la fixation effective des tarifs de vente au détail. A cet effet nous prendrons, pour quelques sortes de charbon, à des dates caractéristiques, le pourcentage des déchets et la constante des frais pour voir si leur somme correspond bien à l'écart entre les prix de gros franco gare de Strasbourg et les prix tarifaires de vente au détail. Autrement dit, cela revient à faire une comparaison entre la *marge tarifaire théorique* et *la marge tarifaire effective*. C'est ce que nous avons essayé d'établir dans le tableau suivant :

LA MARGE DE DETAIL A STRASBOURG

1 Sortes de charbon	2 Dates	3 Déchets	4 Constante des frais	5 Total colonne 3 et 4	6 Ecart selon tarif	7 Différence entre la col. 6 moins la col. 5	8 Prix de vente au détail	9 Prix achat franco gare Strasbourg
Flambant Houve 35/50	Mai 1936	8,05	75	83,05	86	+ 2,95	264	178
	Juillet 1936	8,85	86	94,85	92	— 2,85	288	196
	Mai 1937	9,95	100	109,95	109	— 0,95	330	221
(1)	Avril 1938	10,75	100	110,75	110,75	0	379,63	268,88
Ruhr demi-gras 25/50	Mai 1936	25,10	75	100,10	111	+ 9,90	320	209
	Juillet 1936	28,80	86	114,80	104	— 9,20	344	240
	Mai 1937	35,15	100	135,15	135	— 0,15	428	293
(1)	Avril 1938	37,95	100	137,95	137,95	0	517,45	379,50
Anthracite Ruhr 25/50	Mai 1936	29,44	75	104,44	99	— 5,40	344	245
	Juillet 1936	32,25	86	118,25	101	—17,25	377	276
	Mai 1937	39,50	100	139,50	139	— 0,50	468	329
(1)	Avril 1938	42,85	100	142,85	142,85	0	571,35	428,50
Belgique demi-gras 30/50	Mai 1936	30,60	75	105,60	101	— 4,60	356	255
	Juillet 1936	33,35	86	119,35	104	—15,35	382	278
	Mai 1937	40,30	100	140,30	140	— 0,30	472	332
(1)	Avril 1938	47,32	100	147,32	147,32	0	620	473,22
Briquettes Union	Mai 1936	8,20	75	83,20	90	+ 6,80	254	164
	Juillet 1936	8,60	86	94,60	102	+ 7,40	274	172
	Mai 1937	10,65	100	110,65	111	+ 0,35	324	213
(1)	Avril 1938	13,01	100	113,01	113,01	0	373,21	260,20

(1) Nouveau mode de calculation de la marge à partir du 16 avril 1938.

On voit par là qu'à l'époque de la liberté des prix, c'est-à-dire avant l'institution de la surveillance des prix en juin 1936, la marge tarifaire pratique (colonne 6) ne concorde avec la marge tarifaire théorique (colonne 5) pour aucune des sortes de charbon citées, non plus d'ailleurs pour celles qui ne le sont pas. Il existe même une très grande variété dans les différences entre ces deux valeurs (colonne 7). En effet, alors que pour les flambants de la Houve, les demi-gras de la Ruhr et les briquettes « Union », la marge pratique est plus élevée que la marge théorique, pour les anthracites de la Ruhr et pour les demi-gras belges le contraire se produit. Il faut voir là un effet de la loi de l'offre et de la demande. Il est évident que le détaillant peut vendre à un prix plus élevé les sortes très demandées par sa clientèle, tandis qu'il est obligé de faire un rabais sur les sortes plus délaissées, en général à cause de leur trop grande chèreté. En l'occurence, c'est ce qui s'est produit : les flambants de la Houve, les demi-gras de la Ruhr et les briquettes « Union » sont des catégories moins chères et très demandées, tandis que les anthracites de la Ruhr et les demi-gras belges sont très chers et peu demandés. Cette constatation se vérifie si bien que la grandeur de l'écart entre les marges tarifaires théorique et pratique traduit rigoureusement le degré de recherche ou de désaffection du public pour une catégorie.

En juillet 1936, on relève une infériorité générale, pour toutes les catégories, des marges tarifaires pratiques par rapport aux marges tarifaires théoriques. C'est là un phénomène qui provient du changement soudain des conditions économiques. En effet, le négociant a vu son prix de revient augmenter brusquement au mois de juillet 1936 (augmentation des salaires dans les mines, majoration des licences d'importation et relèvement de ses propres frais de main-d'œuvre). En contre-partie, il n'a pas pu répercuter immédiatement cette hausse sur les prix de vente, soit qu'une augmentation trop massive des prix de détail aurait fait tomber immédiatement les ventes, soit qu'on n'était pas encore très informé sur les projets gouvernementaux relatifs au contrôle des prix. Il n'y a donc pas lieu de s'arrêter outre mesure à cette situation qui n'a été que passagère. En effet, l'adaptation n'a pas tardé à se faire et elle se traduit d'ailleurs dans les chiffres d'avril 1937. On remarque que la marge

effective entre les prix de gros et les prix de détail correspond rigoureusement pour toutes les catégories à la somme de la constante des frais et du pourcentage des déchets. Toute influence sur la marge de la demande, donc de l'état du marché, est, à partir de ce moment, rigoureusement écartée sous l'influence du contrôle des prix [1].

On voit donc que, abstraction faite des déchets dont la valeur suit exactement les variations des prix de gros, la constante des frais constitue pratiquement la marge tarifaire qui est commune à toutes les catégories. Elle comprend les composantes habituelles d'une marge, c'est-à-dire les frais d'exploitation industrielle, les frais d'exploitation commerciale et les charges incompressibles. En principe elle devrait également mentionner la rémunération des capitaux et les bénéfices; nous verrons ultérieurement ce qu'il en est à ce sujet. Les éléments constitutifs des frais fixes qui sont au nombre de douze, ont évolué depuis juin 1936 de la façon suivante :

Eléments	Juin 1936	Juillet 1936	Avril 1937
1° Location du chantier	2. »	2. »	2. »
2° Entretien et frais de chantier	8. »	10. »	11. »
3° Déchargement de wagon sur stock	4. »	5. »	6.70
4° Salaires: préparation et chargement	10. »	13. »	17.30
5° Salaires: accompagnement et mise en cave	6. »	7.50	11. »
6° Camionnage	14. »	16. »	19.30
7° Intérêts pour marchandises en stock	4. »	4. »	4. »
8° Frais généraux: bureau, personnel, etc...	10. »	11. »	11. »
9° Frais de vente: agents et commissions	9. »	9.50	9.50
10° Amortissement du matériel ..	1.50	1.50	1.50
11° Impôts divers	1.50	1.50	1.60
12° Octroi	5. »	5. »	5. »
TOTAL	75. »	86. »	100. »

(1) Au cours de l'année 1938, ce phénomène persiste.

Ce tableau amène deux sortes de remarques : les premières relatives à l'évolution du montant des divers postes et les deuxièmes sur la valeur théorique de cette décomposition de la constante.

En ce qui concerne les premières, on constatera que l'augmentation du chiffre total de la constante depuis juin 1936 provient principalement des postes salaires (n°s 3, 4, 5). Ceux-ci haussent de 15 fr. sur une majoration totale de 25 fr., passant ainsi de 25 % à 35 % de l'ensemble de la constante. Cette évolution nous paraît entièrement normale, vu que la hausse ne se fera sentir pour les autres postes que quand le niveau général des prix français sera entièrement adapté aux nouvelles conditions économiques.

En ce qui concerne la valeur de la décomposition de la constante, on a tout d'abord contesté le bien-fondé de certains postes. C'est ainsi qu'en novembre 1932 une commission d'enquête sur la vie chère a estimé que le poste 7 figurait à tort dans l'établissement de la marge, car « il n'y aurait pas d'intérêt à « compter sur le stock, puisque le capital investi doit trouver « sa juste rémunération dans le résultat final de l'affaire », en plus, « il n'est pas d'usage qu'on compte un intérêt sur la mar- « chandise en stock dans les frais généraux. » Nous ne saurions partager cette opinion; d'ailleurs l'enquête sur le marché charbonnier compte ce poste, séparément des bénéfices, parmi les éléments de la marge, en lui donnant une valeur normale de 3 fr. 50 à 4 fr. 50 (1).

On a de plus reproché à l'établissement de la constante des frais de ne pas comporter de poste bénéfice. Cela semble, à premier abord, une grave lacune, puisque le bénéfice est un des postes les plus intéressants de la marge par le fait qu'il permet d'apprécier dans quelle mesure un commerce est rentable ou non. Mais si on ne conçoit pas de décomposition de marge moyenne réelle sans poste bénéfice, il en est autrement d'une marge tarifaire. En effet, cette dernière constitue une norme pour l'établissement des prix d'un commerce dont nous avons essayé, dans le précédent paragraphe, de faire ressortir l'énorme diversité. Il semble, pour ces motifs, que si on avait fixé un

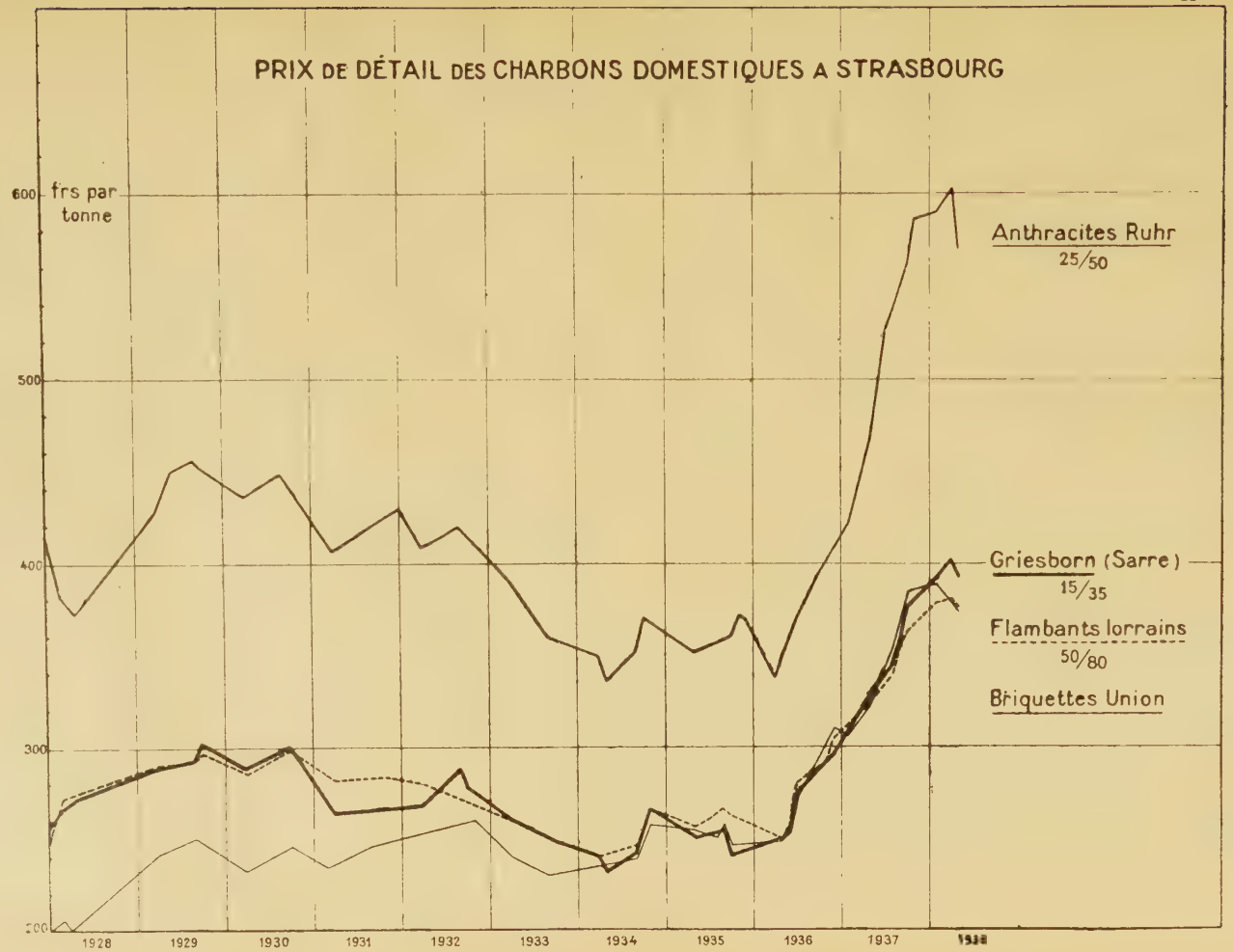
(1) Rapport d'enquête, p. 227.

bénéfice syndical, celui-ci n'aurait pas coïncidé avec celui réalisé en fait par telle ou telle catégorie de négociants détaillants. On a donc pris le cas d'un détaillant théorique qui ne réaliserait aucun bénéfice et pour lequel les différents postes de la marge représenteraient les chiffres des négociants réels les plus défavorisés à ce sujet. Pratiquement chaque marchand pourra donc faire sur l'un ou l'autre poste des économies qui constitueront son bénéfice. Il est évident que cette explication de la méthode de tarification actuelle est très soutenable, mais il paraît probable que les détaillants auraient eu intérêt à indiquer un bénéfice minimum, ne serait-ce que pour des raisons psychologiques.

Paragraphe III. — L'EVOLUTION DES PRIX DE DETAIL PENDANT LES DIX DERNIERES ANNEES

Après avoir essayé, par l'étude des prix de gros et de la marge, de dégager la structure du prix de détail des charbons domestiques, nous ne saurions conclure sans jeter un coup d'œil sur l'évolution des prix de détail pendant les dix dernières années. A cet effet nous avons établi un graphique pour quatre sortes particulièrement caractéristiques. Il ressort de l'allure générale des différentes courbes que les prix qui avaient atteint un maximum en 1930, ont touché le niveau le plus bas en 1934 et en 1935, cette dernière année étant marquée par les efforts du gouvernement Laval pour diminuer le coût de la vie. A partir de juin 1936 c'est la hausse vertigineuse, plus prononcée encore pour l'anthracite que pour les autres catégories. Notons que dès le début de 1937, les prix de 1930 sont dépassés. Au début de 1938 on remarque, pour toutes les catégories, l'amorce d'une baisse provenant des changements de calculation de la marge (abaissement du pourcentage des frais). Malheureusement, cette baisse n'a été qu'un phénomène passager. Depuis le mois de juin, la tendance a été de nouveau à la hausse qui a été particulièrement importante pour les charbons importés, comme l'atteste le tableau de la page 176.

En ce qui concerne l'évolution particulière de chacune de ces courbes jusqu'en 1935, malgré la baisse générale, on remarque très nettement l'influence saisonnière par des pointes de hausse en fin d'année; ce phénomène a complètement disparu


PRIX DE DÉTAIL DES CHARBONS DOMESTIQUES A STRASBOURG
frs par tonne
600
500
400
300
200
1928
1929
1930
1931
1932
1933
1934
1935
1936
1937
1938
Anthracites Ruhr
25/50
Griesborn (Sarre)
15/35
Flambants lorrains
50/80
Briquettes Union

depuis 1936, la hausse étant ininterrompue pendant les deux dernières années.

Il est intéressant de voir également que les sortes très demandées et de consommation courante ont des prix identiques; c'est ainsi que depuis 1935, les Griesborn, les flambants et les briquettes se serrent de tellement près que l'écart, nul à certains moments, n'est jamais supérieur à 20 frs à la tonne. Le coke, autre combustible de grande consommation, suit assez fidèlement une évolution analogue. Seuls les combustibles de luxe suivent une courbe différente. C'est ainsi que pour l'anthracite, par exemple, l'écart de prix avec les flambants a passé successivement de 150 fr. en 1929, à 180 fr. en 1934 et 1935 pour monter à 210 fr. au 15 avril 1938 et à près de 300 fr. en décembre 1938. Ces fluctuations désordonnées sont le motif principal pour lequel ces catégories sont de plus en plus délaissées par leurs adeptes.

Il est assez difficile de dire jusqu'à quelle mesure ces prix tarifaires ont été observés dans la pratique. Il semble toutefois qu'on puisse dire avec certitude que les négociants n'ont jamais vendu au-dessus des prix tarifaires. Les seules dérogations à ces derniers se sont toujours faites sous forme de ristournes et d'abattements, donc dans un sens favorable au consommateur.

En général d'ailleurs, pour la vente au détail les prix paraissent, surtout ces derniers temps, assez bien observés. Les rabais se font sur les achats de plus grandes quantités qui deviennent de plus en plus fréquents depuis que se développent dans la région les coopératives d'achat et le système d'achat en commun dans les usines et manufactures importantes.

En conclusion de cet aperçu sur les prix des charbons domestiques, on constate donc que tant les prix de gros que la marge des prix de détail ont suivi assez fidèlement les variations de la conjoncture économique générale. Il y a là une preuve de plus qu'on est en présence d'un commerce sain. Evidemment, les chiffres cités des barèmes des prix, ainsi que des marges relèvent un peu de la théorie, car dans la pratique on rencontre, nous l'avons vu, une très grande diversité de chiffres suivant les entreprises considérées.

Il y a donc sur le marché strasbourgeois de charbons domestiques également une tendance à la modération dans les prix qui est encouragée par un service de surveillance des prix clairvoyant.

CONCLUSION

Le port charbonnier de Strasbourg et le marché de son hinterland présentent donc une originalité certaine et se distinguent, par de nombreux aspects, d'autres ports et marchés charbonniers régionaux. On peut même dire qu'on se trouve en présence d'un cas unique en France dont les traits caractéristiques sont relatifs au mode d'importation, à l'organisation commerciale et aux prix.

Tout d'abord, les arrivages de charbon au port de Strasbourg dépendent des conditions de la navigation du Rhin. Celles-ci sont plus difficiles en hiver, époque de grande consommation charbonnière ; en tout cas, même si la navigation est possible en cette saison, le frêt est plus cher. Les importateurs assument donc le rôle de régulateurs entre la production, la consommation et le transport. A cet effet, ils ont besoin de chantiers de stockage considérables. Or, qui dit stockage important, dit grandes immobilisations et donc nécessairement grandes entreprises. Cet état de choses explique également pourquoi seuls les très gros consommateurs, à l'exclusion de l'industrie de moyenne grandeur, sont importateurs rhénans indépendants.

Quant à l'organisation commerciale, son trait dominant est l'extrême concentration à laquelle on est arrivé sur le marché de l'Est. D'une part, la grande majorité des charbons français est vendue par un seul organisme : le Comptoir de Vente des Charbons Lorrains. D'autre part, les trois quarts des charbons importés passent par la Compagnie Générale Charbonnière qui a l'exclusivité de vente des charbons de la Ruhr et de la Sarre. Ces deux grands organismes concurrents contrôlent donc pratiquement tout l'approvisionnement charbonnier de la région de l'Est et en plus ils sont arrivés à placer sous leur dépendance financière et commerciale la plus grande partie du négoce de gros et de détail. Il résulte de cet état de choses une discipline et une systématisation du marché qui n'a été réalisée,

même à titre approximatif, dans aucune autre région de France, à part peut-être le marché charbonnier de l'Ouest.

En ce qui concerne les prix, on a vu que la politique de vente des importateurs strasbourgeois a eu pour effet une unité de prix complète entre les charbons industriels des diverses provenances, ainsi qu'une remarquable stabilité des prix. Il en résulte de grands avantages pour les consommateurs industriels qui n'ont pas à souffrir des booms spéculatifs jouant quelquefois dans les ports charbonniers de l'Océan.

On a parfois, à propos des prix du charbon à Strasbourg, prononcé le mot de monopole. Qu'en est-il en réalité à ce sujet ? Il paraît incontestable qu'il existe des éléments de monopole au profit de la Compagnie Générale Charbonnière qui a réussi, malgré toutes les variations économiques et monétaires, à faire observer strictement, pour les charbons industriels, sa politique de parallélisme avec les prix de son principal concurrent : les charbonnages de la Moselle. En pratique, c'est la Compagnie Générale Charbonnière qui fixe le niveau des prix des charbons industriels que les autres importateurs sont obligés d'adopter également. Mais, malgré cela, celle-ci n'agit pas comme un monopoleur ou un quasi-monopoleur ordinaire. Virtuellement, la concurrence subsiste entre importateurs. Mais en fait, la Compagnie Générale Charbonnière, grâce aux conditions spéciales qu'elle reçoit de son fournisseur, peut revendre à un prix souvent de beaucoup inférieur au coût réel de revient du charbon arrivée chantier Strasbourg. Les autres importateurs indépendants sont donc obligés, pour pouvoir continuer à vendre leurs combustibles, de demander à leurs fournisseurs de leur consentir les sacrifices nécessaires pour s'adapter aux prix de la Compagnie Générale Charbonnière, sur lesquels ils ne songent pas à faire de surenchère à la baisse. La direction des prix n'a donc été obtenue en l'occurence que grâce à une grande modération dans les prix, alors qu'en général les monopoles ont le plus souvent pour effet de maintenir les prix élevés. D'autre part, le taux des prix adopté n'est pas arbitrairement choisi, mais c'est celui des charbonnages mosellans. On en arrive donc à la conclusion quelque peu paradoxale que le soi-disant prix de monopole (qui pour l'importation strasbourgeoise peut évidem-

ment faire figure de tel) n'est en réalité qu'un prix de concurrence.

A ce propos, il faut d'ailleurs noter que depuis l'institution du contingentement, il ne saurait être question en matière de charbon d'importation, de l'institution d'un monopole ou d'un quasi-monopole au profit d'un organisme privé. En effet, il existe à ce sujet un véritable semi-monopole public, car l'Etat règle depuis 1931, grâce à l'institution du contingentement, le débit en France des charbons étrangers et, par le jeu de la réduction du contingent ou la création de contingents exceptionnels, il semble en mesure d'influer sérieusement sur les prix. D'ailleurs, en matière de charbons domestiques, l'Etat emploie depuis 1936 une voie plus directe en fixant lui-même les prix des charbons tant français qu'importés.

Pour l'avenir, il est évidemment impossible de faire des pronostics. Mais quoiqu'il en soit, on se trouve en présence, sur le marché charbonnier de l'Est, de deux groupes d'intérêts dont les pouvoirs publics devront tenir compte, s'ils continuent à vouloir organiser le marché charbonnier; ce sont : la production charbonnière française et l'intérêt du port de Strasbourg et de son hinterland. Tous deux représentent des intérêts vitaux dans la structure économique de la région de l'Est et il faudrait, dans la mesure du possible, ne pas favoriser délibérément l'un au détriment de l'autre.

La production charbonnière française, entrant en ligne de compte dans la région de l'Est, comprend presque exclusivement les charbonnages de la Moselle qui forment le bassin charbonnier français le plus prospère et le plus riche en avenir. Rien ne devra être fait pour entraver cet heureux développement, mais il semble qu'il peut continuer à se produire sans qu'il en résulte aucune gêne pour le commerce strasbourgeois d'importation. En effet, les charbonnages lorrains, vu la gamme si restreinte de leurs produits, ne peuvent prétendre à fournir, en quasi-exclusivité, toute la consommation charbonnière de l'Est. D'autre part, la production charbonnière française est suffisamment déficitaire pour permettre aux charbonnages lorrains de trouver, sur l'ensemble du territoire national, de larges débouchés pour leur excédent de production.

Quant à l'intérêt du port de Strasbourg et de son hinterland, il faut le comprendre sous deux formes. D'une part le port de Strasbourg représente dans le présent, et plus encore pour l'avenir, un facteur de prospérité indubitable pour toute l'Alsace et toutes les régions avoisinantes. D'autre part, en se plaçant au point de vue purement charbonnier, l'importation strasbourgeoise permet à la consommation de recevoir, aux meilleures conditions, toutes les sortes de charbon, ce qui ne se produirait pas en cas de monopole d'approvisionnement des charbons mosellans. Nous croyons avoir suffisamment démontré l'utilité pour les consommateurs de l'importation charbonnière strasbourgeoise pour revenir ici sur la question.

Mais, par contre, nous ne voudrions pas terminer cette étude sans dire un mot sur l'intérêt puissant que constitue, tant pour le présent que pour l'avenir de l'économie alsacienne, le port de Strasbourg dont le charbon est un des éléments de trafic les plus importants.

Depuix dix ans l'économie alsacienne qui s'était si rapidement adaptée après la guerre au système économique français, a été littéralement sapée dans ses fondements, et ce sous l'influence de différents facteurs. La crise économique, outre le fait qu'elle a fait disparaître la presque totalité des banques régionales, a quasiment ruiné des industries comme les textiles et la tannerie. Une politique de centralisation excessive a éloigné de l'Alsace de puissants organismes qui étaient pour la région d'un intérêt économique certain, tels la Compagnie des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine et la direction de la Société commerciale des Potasses d'Alsace. Mais le facteur de loin le plus inquiétant est certainement la grave crise de désaffection pour la région frontière depuis l'arrivée au pouvoir dans le pays voisin d'un régime politique dynamique. Ce manque d'un sentiment de sécurité suffisant pour l'épanouissement de la vie économique a tourné en psychose depuis les événements de septembre 1938.

Actuellement que l'irréparable est évité, des esprits clairvoyants désirent regrouper l'économie alsacienne autour de nouvelles bases en faisant jouer à l'Alsace, grâce à une détente des relations franco-allemandes et à un accord économique avec l'Allemagne, un rôle commercial considérable qu'elle n'a tenu

que dans une très faible mesure jusqu'à présent. Dans ce cas le port de Strasbourg constituerait quasiment le centre de toute l'économie régionale.

Mais cette collaboration franco-allemande qu'on considère généralement comme la seule solution pour redonner un avenir à l'économie alsacienne, ne saurait se faire au seul profit d'un des partenaires en présence et ne devra en aucun cas avoir pour résultat une vassalisation de l'économie régionale par les Allemands. C'est pourquoi il faudra tout d'abord créer du côté français une union de tous les intérêts en présence et ensuite permettre à la navigation rhénane française de se maintenir et de se développer. En ce qui concerne le premier point, l'importation charbonnière fait figure de précurseur, puisqu'elle a trouvé une formule, critiquable évidemment, qui a permis à l'économie française de collaborer, sans dommage pour elle et sur pied d'égalité, avec une branche centralisée à outrance de l'économie allemande. Quant au deuxième point, les importations charbonnières jouent un rôle primordial, puisqu'elles sont pour notre flotte rhénane un fret assuré qui lui permettra de soutenir en toute indépendance la concurrence des flottes étrangères pour les nouvelles possibilités de trafic qui se produiraient.

Table des Matières

INTRODUCTION 9

PREMIÈRE PARTIE

LES GRANDS COURANTS CHARBONNIERS DANS L'EST DE LA FRANCE

CHAPITRE I. — *L'hinterland du port charbonnier de* Strasbourg et ses besoins en combustibles 14

SECTION I. — Délimitation géographique du marché de l'Est 15

SECTION II. — Aperçu sommaire des besoins charbonniers de la région de l'Est 19

CHAPITRE II. — *Les différentes sources de l'approvisionnement charbonnier* 22

SECTION I. — Les charbons français 22

Paragraphe I. — Les charbons de la Moselle 23

Paragraphe II. — Les charbons français d'autres provenances 25

SECTION II. — L'importation terrestre 26

Paragraphe I. — Les importations charbonnières de la principalité douanière de Forbach 27

Paragraphe II. — Les importations charbonnières de la principalité douanière de Metz 30

Paragraphe III. — Les importations charbonnières de la principalité douanière de Charleville. 31

Section III. — L'importation rhénane 33

Paragraphe I. — Les caractères de l'importation charbonnière rhénane 34

Paragraphe II. — L'ordre de grandeur de l'importation rhénane 39

CHAPITRE III. — *La redistribution depuis les centres de production et d'importation* 48

Section I. — Les voies de distribution 49

Paragraphe I. — Les voies de distribution des charbonnages lorrains 49

Paragraphe II. — Les voies de distribution depuis le port de Strasbourg 54

Section II. — Analyse des consommations des dix départements, par provenances de houilles. 59

DEUXIÈME PARTIE

L'ORGANISATION DU MARCHE CHARBONNIER

CHAPITRE I. — *Les principaux concurrents de l'importation strasbourgeoise :* les producteurs français et le cas spécial des charbonnages de la Sarre 69

Section I. — Les charbonnages de la Moselle 69

Section II. — Les charbonnages du Nord et du Pas-de-Calais 74

Section III. — Les charbonnages de la Sarre 77

CHAPITRE II. — *L'importation strasbourgeoise* 81

Section I. — Aperçu historique du négoce strasbourgeois d'importation jusqu'en 1930 83

Paragraphe I. — Le port charbonnier de Strasbourg avant la guerre 84

Paragraphe II. — La nouvelle organisation du port charbonnier après l'armistice 85

Paragraphe III. — Le mode d'importation charbonnière avant 1930 94

Section II. — Le négoce d'importation depuis 1930 .. 100

Paragraphe I. — La Convention d'Essen 100

Paragraphe II. — La constellation commerciale actuelle du port charbonnier de Strasbourg. 108

CHAPITRE III. — *Le commerce de gros et de détail* 113

Section I. — La structure de la distribution charbonnière 113

Paragraphe I. — Le commerce de gros 113

Paragraphe II. — Le commerce de détail 115

Section II. — L'organisation corporative du négoce charbonnier de l'Est 117

Paragraphe I. — L'importation 118

Paragraphe II. — Le négoce de gros 119

Paragraphe III. — Le négoce de détail 119

TROISIÈME PARTIE

LES PRIX DU CHARBON

CHAPITRE I. — *Données d'ensemble sur les prix du charbon* 123

Section I. — Difficulté d'une étude sur les prix du charbon 123

Section II. — Les prix de revient des houillères françaises et étrangères 126

Section III. — Evolution générale des prix de vente sur le marché français 132

Paragraphe I. — Période 1930 à juin 1936. 135

Paragraphe II. — Depuis juin 1936 140

CHAPITRE II. — *Les prix des charbons industriels sur le marché de Strasbourg* 145

Section I. — Prix départ mines françaises et prix départ Strasbourg 145

Paragraphe I. — Prix des charbons industriels français et sarrois 145

Paragraphe II. — Prix des charbons industriels importés à Strasbourg 150

Section II. — Prix des charbons industriels au lieu de consommation 159

Paragraphe I. — Généralités 159

Paragraphe II. — Le coût de transport dans l'hinterland du port de Strasbourg 162

CHAPITRE III. — *Les prix des charbons de foyer domestique* 166

Section I. — Les prix de gros 166

Paragraphe I. — Les caractéristiques du marché strasbourgeois de charbons de foyer domestique 166

Paragraphe II. — L'évolution des prix de gros .. 169

Section II. — Les prix de détail 172

Paragraphe I. — Généralités sur la marge 172

Paragraphe II. — La marge syndicale à Strasbourg. 176

Paragraphe III. — L'évolution des prix de détail pendant les dix dernières années 184

CONCLUSION 187

Bibliographie

OUVRAGES

Maurice Beaumont. — La grosse industrie allemande et le charbon. 2 vol. Paris 1928.

Alphonse Barthelmé. — Les courants commerciaux de l'Alsace depuis la guerre. Thèse Droit Strasbourg 1931.

Albert Eisele. — Le charbon mosellan, étude historique et économique. Thèse Droit Paris 1936.

Gaston Haelling. — Le Rhin politique, économique et commercial. Paris 1930.

Maurice Julia. — Le trafic charbonnier du port de Strasbourg. Thèse Droit Strasbourg 1926.

Robert Jean Laffite-Lapplace. — L'économie charbonnière de la France. Thèse Droit Paris 1933.

Henry Laufenburger. — Cours d'économie alsacienne. Travaux de la Faculté de Droit de Strasbourg, 1930.

— Le commerce et l'organisation des marchés. Paris 1938.

— L'industrie sidérurgique de la Lorraine désannexée. Strasbourg 1924.

Marc Lucius. — La flotte française du Rhin. Strasbourg 1934.

— Le Rhin et le port de Strasbourg. Paris 1928.

Henri Marcesche. — Le charbon élément de Réparations et de négociations dans le Traité de Versailles et les accords qui l'ont suivi. Thèse Droit Paris 1933.

Port Autonome de Strasbourg. — Le port de Strasbourg. Strasbourg 1936.

Rapport d'Enquête sur le marché Charbonnier. — Paris 1937.

Axel Somme. — La Lorraine métallurgique. Paris 1930.

ARTICLES ET MEMOIRES

Jean Bernier. — La politique du charbon depuis la guerre et ses conséquences pour l'économie nationale. Paris, 1935.

Pierre Callet. — Quelles sont les profondeurs dont dispose la navigation entre Strasbourg et Mannheim. La Navigation du Rhin 1933, page 125.

— Le régime du Rhin à Strasbourg. La Navigation du Rhin, 1933, p. 85.

Comité de l'Importation Charbonnière. — Etude sur l'organisation du marché charbonnier dans les pays étrangers. Paris 1937.

René Graf. — Le trafic du port de Strasbourg en 1937. La Navigation du Rhin 1938, n° 1.

Gaston Haelling. — Le trafic du port de Strasbourg de 1930 à 1936. Numéro de janvier de la « Navigation du Rhin ».

— Quinze années d'activité sur les voies navigables françaises. La Navigation du Rhin, 1933, p. 499.

François Simiand. — La formation et les fluctuations des prix du charbon en France pendant 25 ans. Revue d'Histoire Economique et Sociale, 1925.

Alfred Uhry. — Strasbourg, port de canal. La Navigation Rhin, 1933, p. 445.

— Strasbourg, port ferroviaire. La Navigation du Rhin, 1937, p. 399.

— Le réseau des canaux alsaciens ; évolutions des conditions de son aménagement et de son rôle économique. Revue d'Economie Internationale, 1932, Vol. IV, p. 493.

JOURNAUX, REVUES ET PERIODIQUES

Annales des Mines.

Annuaire des Sociétés par Actions du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle publié par la Société Générale Alsacienne de Banque, Strasbourg.

Annuaire du Syndicat Central des Importateurs de Charbons en France et du Comité Central des Fabricants d'Agglomérés de Houilles du Littoral.

Bulletin de la Chambre de Commerce de Strasbourg.

Bulletion économique et financier, publié par la Société Générale Alsacienne de Banque.

Bulletin économique du Rhin, publié par la Société de Documentation Industrielle.

Bulletin quotidien Combustibles, publié par la Société de Documentation Industrielle.

Carte de la production et de la consommation de combustibles 1930, 1934, 1935, publiée par l'Office de Statistique des Houillères.

La Navigation du Rhin.

Le Nord Charbonnier.

Revue d'Economie Politique.

Revue de l'Industrie Minérale.

Statistique de l'Industrie Minérale et des Appareils à Vapeur en France et en Algérie.

Statistique de la Navigation intérieure.

Vu :

Strasbourg, le 28 novembre 1938.

Le Président de la thèse,

H. LAUFENBURGER.

Vu :

Strasbourg le 29 novembre 1938.

Le Doyen de la Faculté de Droit
et des Sciences politiques.

J. DELPECH.

Vu et permis d'imprimer.

Strasbourg, le 30 novembre 1938.

Le Recteur de l'Académie,
Président du Conseil
de l'Université,

A. TERRACHER.

ERRATA

Page 21 ligne 9 et 10, lire : « la consommation a de nouveau augmenté, *mais* la hausse ».

Page 52, ligne 3, lire : « Il y *a* sur le canal ».

Page 68, alinéa 3, ligne 1, lire : « nous nous voyons *forcé* ».

Page 72, alinéa 2, ligne 3, lire : « 3.360.000 tonnes *en 1935* ».

Page 76, ligne 3, lire : « un système assez *fréquemment* employé ».

Page 80, alinéa 2, ligne 9, lire : « En résumé, l'Union ».

Page 97, ligne 4, lire : « *est* un privilège ».

Page 97, note (1), ligne 2, lire : « qui ont déjà été *traités* si souvent qu'*ils* sont *connus* ».

Page 102, alinéa 3, ligne 4, lire : « sacrifices *même* consentis ».

Page 107, alinéa 2, ligne 8, lire : « s'est *vue* attribuer ».

Page 109, alinéa 3, ligne 5, lire : « autres que *ceux de la* Ruhr ».

Page 110, ligne 4, lire : « Le rapport d'enquête sur le marché charbonnier de 1936 (1) *publie* ».

Page 132, Section III, alinéa 1, ligne 11, lire : « dans l'interdépendance des prix de revient du charbon sur les lieux de production *et des prix de vente aux lieux de consommation,* il ne paraît pas ».

Page 172, ligne 4, lire : « la production française *de charbons* de foyers domestiques ».

Page 190, ligne 12, lire : « pour *ne plus* revenir ici sur la question ».